

אטלס הכבישים המיותרים של ישראל

אריק טפיירו
רכז תחבורה לשמירה על הסביבה

מרץ 2010



החברה להגנת הטבע

B E R A C H A

כתיבה ועריכה: אריק טפיירו | **מיפוי:** רן גולדבלט, גיא נזרי - אגף GIS מכון דש"א | **עריכה לשונית:** גיתית ויסבלום |
מערכת: אביב אלחסיד, חיה ארז, איתמר בן דוד, דב גרינבלט, עמית דולב, יוחנן דרום, איריס האן, גיתית ויסבלום, שי טחנאי,
חוזה להב, חגית לוז-און, ניר פפאי, אמיר פרלברג, משה פרלמוטר, יואב פרלמן, אלון רוטשילד, אברהם שקד | **תמונות:** ארכיון
החברה להגנת הטבע | **עיצוב גרפי:** 1½ מעצבים | **דפוס אקולוגי:** ecoprint | **תודה מיוחדת לקרן ברכה**
החברה להגנת הטבע, הנגב 2, תל אביב | טל. 03-6388744 | פקס. 03-5374302 | Email: arik@spni.org.il

תקציר מנהלים

הכבישים (להלן: "הדרכים") הסלולים בישראל מהווים כ - 11% מסך השטח הבנוי של מדינת ישראל¹.

תכנית המתאר הארצית לדרכים מס. 3 (להלן: "תמ"א 3") מתווה את פיתוח רשת הדרכים של מדינת ישראל. לתכנית זו, שאושרה בשנת 1976, נערכו במהלך השנים למעלה מ - 90 עדכונים ושינויים. תכנית זו אינה עדכנית ואינה תואמת עוד את מגמות התכנון הארציות והתחבורתיות הנהוגות נכון לשנת 2010. תכנית זו, שסימנה דרכים באורך כולל של 26,500 ק"מ, מיצתה כבר קרוב ל - 60% מסך הדרכים המתוכננות.

מבין הדרכים, שטרם נסללו והמסומנות בתמ"א 3, **מאתר אטלס "הכבישים המיותרים של ישראל" של החברה להגנת הטבע 25 דרכים שנמצאו מיותרות**, זאת במחוזות צפון וחיפה (10 דרכים), במחוזות מרכז ותל-אביב (8 דרכים), במחוז ירושלים (2 דרכים) ובמחוז הדרום (5 דרכים).

דרכים אלה בהתוויתן הנוכחית אינן תואמות את מגמות התכנון המקובלות והעדכניות. מדובר בדרכים שלא בהכרח נמצא להן הסבר תחבורתי הגיוני, ושיש להן חלופות העונות בדיוק על אותן מטרות תחבורתיות שלשמן נועדו. חלופות אלה כוללות שדרוג מערכת דרכים קיימת/מתוכננת סמוכה, הסטה של הדרך מלב השטח הפתוח הרגיש מבחינה סביבתית או גריעה מוחלטת. דרכים אלה, לו יסללו, עלולות לגרום לפגיעה הן באדם, על ידי זיהום אוויר, רעש וצמצום שטחי הבילוי והפנאי שלו, והן בסביבה ובמערכות הטבעיות.

יש לציין כי על אף העובדה שבדו"ח זה מוזכרות 25 דרכים מיותרות, אין בכך משום קביעת עמדה ביחס לדרכים האחרות שטרם נסללו מכח תמ"א 3 או כל תכנית אחרת.

לאור ריבוי תכניות המתאר שעניינן תחבורה ואי התיאום ביניהן, לנוכח השינויים בתפיסות התחבורתיות ולאור העובדה כי תמ"א 3 קרובה למיצוי, החליטה המועצה הארצית לתכנון ולבנייה על מתן הוראה להכנת תכנית מתאר ארצית חדשה לתחבורה יבשתית משולבת (להלן: "תמ"א 42").

הכנת תמ"א 42 מהווה הזדמנות לבחינת מחודשת של רשת הדרכים המסומנת בתמ"א 3, ובתוכה הדרכים שנמצאו מיותרות, וקידום החלופות הראויות להן.

נכון לשנת 2009, מספר כלי הרכב הפרטיים עומד על קרוב ל - 1,9 מיליון ואלה מהווים למעלה מ - 80% מסך כלי הרכב המנועיים בישראל, העומד על כ - 2,4 מיליון².

יש הטוענים כי בכדי שניתן יהיה להתגבר על הגידול המתמיד במספר כלי הרכב המנועיים - בעיקר הפרטיים ועל הנסועה והגודש בדרכים, נדרשת סלילת דרכים חדשות. אולם הניסיון בעולם, וגם בישראל מלמד כי סלילה של דרכים חדשות מעודדת ביקוש רדום לנסיעות ברכב פרטי ואת השימוש בו. סלילת דרכים חדשות מהווה פתרון נקודתי המוגבל בזמן ובשטח.

הפיתרון לביקוש ההולך וגובר לנסיעות צריך להיות על דרך עידוד תחבורה ציבורית ומערכות יעילות להסעת המונים, ניהול נכון יותר של ההיצע והביקוש לנסיעות ובאמצעות מערכות תחבורה משלימות, כגון - אופניים, תחבורה דו-גלגלית כמו גם הליכה ברגל, ולא באמצעות סלילת דרכים חדשות.

1 נכון לשנת 2008, אורך הדרכים הסלולות במדינת ישראל עומד על למעלה מ - 18,000 ק"מ ושטחן כ - 148,000 דונם. לשם המחשה - שטח הדרכים הסלולות בישראל גדול בכפי 3 משטחה המוניציפאלי של העיר תל-אביב העומד על כ - 51,000 דונם - הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
2 הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

תוכן העניינים

2	תקציר מנהלים.
3	תוכן העניינים.
4	מבוא.
5	מפת הכבישים המיותרים של ישראל.
6	רשימת הדרכים המיותרות.
7	נתונים תחבורתיים משווים נבחרים.
8	השלכות פיתוח תשתית דרכים על האדם והסביבה.
11	מחוזות צפון וחיפה.
12	דרך מס. 6 (צפון).
14	דרך מס. 9.
16	דרך מס. 71.
18	דרך מס. 653.
20	דרך מס. 657.
22	דרך מס. 672.
24	דרך מס. 762.
26	דרך מס. 777.
28	דרך מס. 785.
30	דרך מס. 818.
33	מחוזות מרכז ותל-אביב.
34	דרך מס. 20 (צפון).
36	דרך מס. 20 (מרכז).
38	דרך מס. 45.
40	דרך מס. 461 (מזרח).
42	דרך מס. 491.
44	דרך מס. 551.
46	דרך מס. 561.
48	דרך מס. 571.
51	מחוז ירושלים.
52	כביש הטבעת המערבית.
54	דרך מס. 38 (צפון).
57	מחוז דרום.
58	דרך מס. 10.
60	דרך מס. 19.
62	דרך מס. 80.
64	דרך מס. 90.
66	דרך מס. 293.
68	Map of Unnecessary Roads in Israel
71	Executive summary

הרס וקישוט בתי גידול הוכר בעולם כאחד מהגורמים המשמעותיים ביותר לפגיעה במגוון הביולוגי. כבישים הינם מהגורמים המרכזיים המובילים לקישוט בתי גידול ורצף שטחים פתוחים, במיוחד במדינה קטנה וצפופה כמו ישראל. מלבד הפגיעה בטבע, עומס של כבישים מביא לצמצום הולך ומחריף של שטחים פתוחים שנועדו לשמש כשטחי נופש ובילוי לתושבי ישראל. לכן, האגף לשימור סביבה וטבע, בחברה להגנת הטבע, עוסק בצורה מקצועית בנושאי תחבורה ותשתיות, כחלק ממטרת העל - שמירה על השטחים הפתוחים והמגוון הביולוגי.

אטלס "הכבישים המיותרים של ישראל" הנו פרי של עבודה מקצועית ומתמשכת. מדו"ח זה עולה כי במרוצת השנים תוכננו לאורכה ולרוחבה של המדינה כבישים רבים, אשר בחלוף השנים נמצא שמלבד פגיעתם הסביבתית הקשה, הם אינם נחוצים מבחינה תחבורתית, וכי ניתן למצוא להם חלופות סביבתיות יותר, או לבטלם כליל.

דו"ח זה מקבל משנה חשיבות על רקע הרפורמה בתכנון והבנייה המקודמת על ידי ממשלת ישראל ובה ישנה כוונה להעביר את משקל הכובד מהתכנון הארצי והמחוזי למקומי. בנוסף לכך, בימים אלו אף מקודמת רפורמה בתחבורה על ידי משרד הראש הממשלה ומשרד התחבורה שעיקריה השקעות עתק בכבישים ומסילות ברזל. שני מהלכים אלו במשולב עלולים לגרום לצמצום הבלמים והאיזונים שיוכלו למנוע פיתוח מיותר, בזבזני והרסני של תשתיות על הארץ הצפופה בלאו הכי.

אנו קוראים לראש הממשלה, שר האוצר ושר התחבורה להימנע מקידום גורף של רפורמה שנחיצותה התחבורתית מוטלת בספק, אך משמעותה על הסביבה והחברה בה אנו חיים ברורה ומוחשית.

אנו קוראים לשר הפנים, לשר התחבורה ולמוסדות התכנון לבחון מחדש את קידום הכבישים שנמצאו מיותרים ולקדם את החלופות כפי שמוצע בדו"ח זה.

ניר פפאי



ראש אגף שימור סביבה
וטבע

תכניות מתאר, כלליות ונושאויות, מתוות את מדיניות הפיתוח של מדינת ישראל. תכנית המתאר הארצית לדרכים מס. 3 מתווה את פיתוח רשת הדרכים³ הארצית והאזורית של מדינת ישראל. בדומה לה, תכניות מתאר מחוזיות ומקומיות מתוות אף הן פיתוח רשת דרכים, אם כי בסיווגי דרך נמוכים יותר. מתוקפה של תמ"א 3 שסימנה⁴ כ - 26,500 ק"מ של דרכים נסללו כבר כ - 15,500 ק"מ של דרכים, שהם קרוב ל - 60% מסך הדרכים המאושרות בה.

מאז אישורה בשנת 1976, נערכו לתמ"א 3 למעלה מתשעים עדכונים ושינויים, שכללו שינויי התווית דרכים, גריעה, הוספה וכד'.

בנוסף לתמ"א 3, לישראל תכניות מתאר נושאויות נוספות בתחום תחבורה⁵ דוגמת מסילות ברזל ומערכות להסעת המונים.

בשנת 2007 הורתה המועצה הארצית לתכנון ולבנייה על הכנת תכנית מתאר ארצית לתחבורה משולבת לתחבורה יבשתית⁶ - תמ"א 42, שתחליף את תמ"א 3. ההכרה בצורך בהכנת תכנית מתאר ארצית חדשה לתחבורה נבע מהטעמים הבאים⁷:

- א. תמ"א 3 קרובה למיצוי רשת הדרכים המאושרת;
- ב. ריבוי התכניות העוסקות בתחבורה וחוסר התאימות ביניהן ועם שימושי הקרקע האחרים;
- ג. הצורך בראיה משולבת של מערכות התחבורה;
- ד. ריבוי ההשפעות השליליות של מערכות התחבורה על הסביבה;
- ו. מודעות ציבורית הולכת וגדלה לשימוש בתחבורה הציבורית ושיפור רמת השירות בה.

העובדה כי כיום נערכת תכנית מתאר ארצית חדשה לתחבורה וכי מתוכננים עוד אלפי קילומטרים רבים של דרכים בישראל, מחייבת בחינה מחודשת של הדרכים המאושרות שטרם נסללו.

כחלק מהכנתה של תמ"א 42 החדשה, החליטה החברה להגנת הטבע לבדוק את רשת הדרכים הקיימת והמתוכננת שבתמ"א 3, ולבחון האם, נכון לשנת 2010, הדרכים שטרם נסללו עודן רלוונטיות.

רשת הדרכים המתוכננת בתמ"א 3 נבחנה בשורה של מדדים תחבורתיים וסביבתיים, ובכללם - מאפייני המרחב הפתוח ורציפותו, ערכי הטבע והנוף שבו, אזורים מאוכלסים סמוכים, קרבה לתשתית קיימת וחלופות אפשריות להתוויית הדרך. על פי מדדים אלה אותרו 25 דרכים, שהוגדרו בסופו של תהליך "כדרכים המיוותרות של ישראל".⁸ אין באמור⁹ משום קביעת עמדה לשאר הדרכים המסומנות בתמ"א 3, בהווה ובעתיד, ובכל תכנית מתאר אחרת שעניינה דרכים ותחבורה.

החברה להגנת הטבע קוראת לראש הממשלה, שר התחבורה, לשר הפנים ולמוסדות התכנון לבחון מחדש את קידום הדרכים שנמצאו מיותרות ולבחון את קידום החלופות להן ו/או את ביטולן, כפי שמוצע בדו"ח זה.

בישראל, ששטחה הולך ומצטמצם, אין מקום לקידום דרכים חדשות בהיקפים גדולים, כשמשמעותם הסביבתית כה חמורה.

³ תמ"א 3 סימנה דרכים בסיווגים הבאים: מהירה, פרברית מהירה, ראשית ואזורית

⁴ צוות תכנון עורכי תמ"א 42, 2009, "השוואת תמ"א 3 לרשת בסיס", משרד הפנים

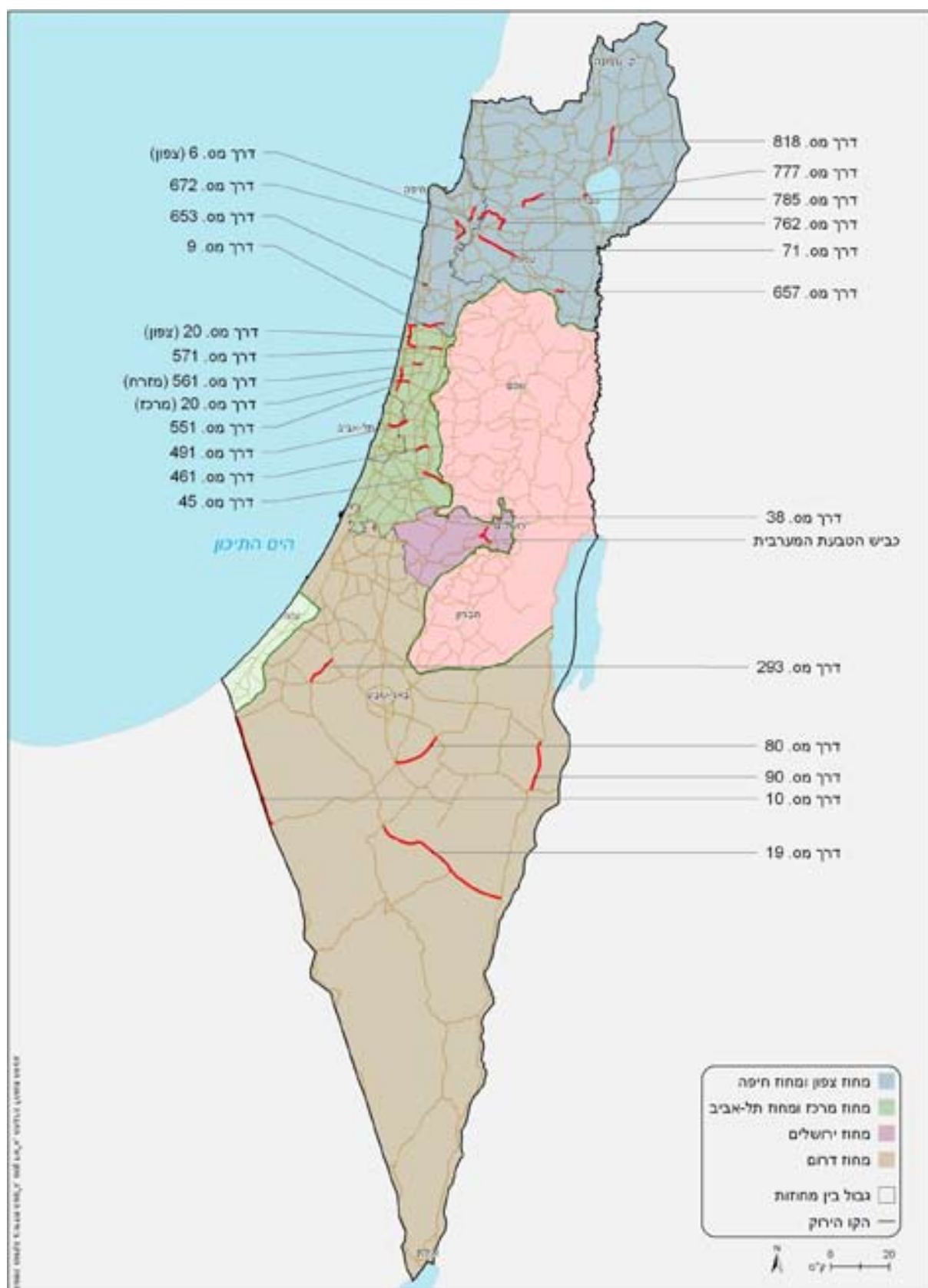
⁵ תמ"א 23, תמ"א 23 א, תמ"א 4/א/23, תכניות המתאר המחוזיות ואח'

⁶ פרוטוקול המועצה הארצית לתכנון ולבנייה מס. 486, מיום 3.7.2007

⁷ "דברי הסבר והוראה להכנת תמ"א משולבת לתשתיות התחבורה", המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, ישיבתה מיום 18.7.2007

⁸ החברה להגנת הטבע שומרת לעצמה את הזכות לפעול באמצעים המקובלים לשינוי, גריעה ועדכון הדרכים המאושרות או שתאושרנה בעתיד, בין אם הן כלולות ברשימת 25 הדרכים האמורות ובין אם לאו

מפת הכבישים המיותרים של ישראל



רשימת הדרכים המיותרות

רשימת הדרכים שאותרו כמיותרות בתמ"א 3, שיש לגרוע מכל תכנית סטטוטורית ו/או להציג להם חלופת תכנון/התוויה שונה.

דרך	מחוז	תאור הדרך	אורך בק"מ
6 (צפון)	צפון וחיפה	בין צומת העמקים למחלף ציפורי המתוכנן (מצפון לאיבטין)	6
9	צפון וחיפה	בין דרך מס. 2 מצפון למכמורת ועד לדרך מס. 6 באזור באקה אל גרבייה	12
71	צפון וחיפה	מכפר-יהושע במערב ועד לעפולה במזרח	15
653	צפון וחיפה	עוקף צפוני/דרומי לבנימינה	1.5
657	צפון וחיפה	אזור בית אלפא וחיפצבה	3
672	צפון וחיפה	עוקף עיר כרמל (דלית אל כרמל ועוספיא)	10
762	צפון וחיפה	מצומת זרזיר ועד לצומת נהלל	14
777	צפון וחיפה	מעין רקת לכפר חיטים	2
785	צפון וחיפה	מאזור רומת היב - הושעיה לבועיינה-נוג'ידאת	9
818	צפון וחיפה	מצומת גדות לכרכום	10
20 (צפון)	מרכז ותל-אביב	ממחלף השרון ועד מצפון למכמורת	6.5
20 (מרכז)	מרכז ותל-אביב	משפיים ועד למחלף פולג	8
45	מרכז ותל-אביב	ממחלף בן שמן ועד לקו הירוק מצפון מזרח למודיעין	9
461 (מזרח)	מרכז ותל-אביב	ממחלף גבעת כח לדרך מס. 4 מצפון לבני עטרות	6
491	מרכז ותל-אביב	ממחלף רוקח ועד מחלף התקווה	8
551	מרכז ותל-אביב	ממחלף איל ועד ליקום (על דרך מס. 2)	14
561	מרכז ותל-אביב	ממערב לצורן ועד לצומת אילנות	3.5
571	מרכז ותל-אביב	ממערב לבת-חפר ועד לחבצלת השרון	8
טבעת מערבית	ירושלים	ממחלף מוצא לדרך מס. 39 מדרום למושב אורה	10
38 (צפון)	ירושלים	מצפון לשער הגיא ועד לקו הירוק באזור מבוא-חורון	2
10	דרום	מכרם-שלום ועד קדש-ברנע ובאר-מילכה	30
19	דרום	משדה-בוקר לעין-יהב	50
80	דרום	מאזור כסיפה לאזור חוות משאש	17
90	דרום	מצומת זהר דרומה עד למפגש עם דרך מס. 25	17
293	דרום	מצומת הגדי ועד לאזור מושב פטיש	12

נתונים תחבורתיים משווים נבחרים

על מנת שניתן יהיה לעמוד על ההשלכות התחבורתיות והסביבתיות של מערכות התחבורה והרציונל העומד בבסיס עבודה זו, יוצגו נתוני בסיס תחבורתיים לשנים 1970, 2000, 2007 ו- 2008: גודל אוכלוסיית ישראל, מצבת כלי הרכב בישראל, נסועה (קילומטראז') בחלוקה לאמצעי נסיעה, אורך הדרכים הסלולות ושטחן, והיחס שבין אמצעי התחבורה המנועיים השונים.

ישנה חשיבות רבה להצגת נתוני הבסיס האמורים, מאחר והשלכותיהם אינן מסתכמות בתחבורה ובמרכיביה, אלא על כלל המערכות של מדינת ישראל: הכלכליות, הסביבתיות, החברתיות והתכנוניות.

הטבלה⁹ הבאה מציגה את עיקרי נתוני מערכות התחבורה במדינת ישראל:

סיכום נתונים בשנים נבחרות						
1970	2000	2007	2008	% גידול 1970-2008	% גידול 2000-2008	% גידול 2007-2008
גודל אוכלוסייה	3,022,100	6,369,300	7,243,600	7,374,000	144%	16%
מספר כלי רכב מנועיים	266,233	1,831,530	2,283,634	2,390,555	798%	31%
נסועת כלי רכב מנועיים (מיליוני ק"מ)	5,845	36,482	44,996	47,196	707%	29%
מספר כלי רכב פרטיים	147,785	1,396,947	1,779,301	1,875,765	1169%	34%
נסועת כלי רכב פרטיים (מיליוני ק"מ)	2,845	22,800	28,595	30,448	970%	34%
מספר אוטובוסים	4,655	28,325	29,035	29,612	536%	5%
נסועת אוטובוסים (במיליוני ק"מ)	372	1,600	1,649	1,643	342%	3%
אורך דרכים (בק"מ)	9,290	16,450	17,872	18,096	95%	10%
שטח דרכים (אלפי מ"ר)	54,671	121,207	144,727	147,995	171%	22%
השטח הנדרש לסלילת ק"מ דרך (אלפי מ"ר)	5.9	7.4	8.1	8.2	39%	11%
% רכב פרטי מכלל האמצעים הממונעים	56%	76%	78%	78%	-	-
% כל אמצעי התחבורה הממונעים - למעט רכב פרטי	44%	24%	22%	22%	-	-
% אוטובוסים מסך אמצעי הרכב הממונעים	2%	2%	2%	2%	-	-

מניתוח נתונים אלה עולה התמונה הבאה:

- החל משנת 1970 גדלה אוכלוסיית ישראל בכ - 150% והיא מסתכמת בשנת 2008 ב - 7,374,000 נפש (אוכלוסייה קבועה);
- במהלך השנים 1970 - 2008, גדל מספר כלי הרכב המנועיים בכ - 800% (מכ - 270,000 לכ - 2,4 מיליון כלי רכב). באותה התקופה עלה מספר כלי הרכב הפרטיים בלמעלה מ - 1,100%;
- במקביל לעליה הדרמטית במספר כלי הרכב הפרטיים, חלה הכפלה (במספרים מוחלטים) של מספר האופנועים - מכ - 42,000 בשנת 1970 ללמעלה מ - 94,000 בשנת 2008;

9 אריק טפיר, "מקונפליקט להזדמנות במדיניות התחבורה והתכנון", תכנון - ביטאון איגוד המתכננים 6(2): 23 - 29

- במהלך השנים חלה עליה חדה בנסועה - מספר הקילומטרים שמבצע כלי רכב. בשנת 1970, עמדה הנסועה של כלל אמצעי התחבורה הממונעים על כ - 6 מיליארד ק"מ, מתוכה נסועת הרכב הפרטי היוותה קרוב למחצית. בשנת 2008, זינקה הנסועה ללמעלה מ - 47 מיליארד ק"מ, מתוכה נסועת הרכב הפרטי, שהסתכמה בכ - 30 מיליארד ק"מ, היוותה כ - 65%;
- בשנה אחת בלבד, בין 2007 ל - 2008, חלה עליה של 5% במספר כלי הרכב ובנסועה;
- בשנת 2008 הרכב הפרטי מהווה קרוב ל - 80% מסך כל כלי הרכב המנועים בישראל לעומת כ - 55% בשנת 1970;
- במהלך השנים חלה ירידה בחלקם היחסי של האוטובוסים מסך אמצעי התחבורה הממונעים, והם מהווים בשנת 2008 1% בלבד;
- משנת 1970 חל גידול של 95% באורך הדרכים הסלולות בישראל ואורכן הכולל בשנת 2008 עמד על כ - 18,000 ק"מ. באותה התקופה שטח הכולל של הדרכים בישראל גדל בכ - 170 דונם והוא עמד, באותה השנה, על 148,000 דונם. לשם המחשה, מדובר בשטח הקרוב לכפי 3 משטחה המוניציפאלי של העיר תל-אביב העומד על 51,000 דונם;
- אין התאמה בין קצב גידול כלי הרכב והנסועה לבין קצב סלילת הדרכים;
- אין התאמה בין קצב גידול האוכלוסייה לגידול במספר כלי הרכב;

יש הטוענים כי בכדי שניתן יהיה להתגבר על הגידול המתמיד במספר כלי הרכב המנועים - בעיקר הפרטיים והנסועה, ועל הגודש בדרכים, נדרשת תוספת בדמות של סלילת דרכים חדשות. בהקשר זה נציין כי הוכח שאין די בסלילת דרכים חדשות כפתרון מערכתי לבעיית הגודש והצפיפות בדרכים. סלילת דרכים חדשות מעודדת ביקוש רדום לנסיעות ברכב הפרטי ומעודדת בעצם כך את השימוש בו. סלילת דרכים חדשות אם כך הנה בעצם פתרון נקודתי המוגבל בזמן ובשטח.

הפתרונות לביקוש ההולך וגובר לנסיעות צריך להיות בדמות תחבורה ציבורית ומערכות להסעת המונים יעילות, כמו גם בניהול נכון יותר של ההיצע והביקושים לנסיעות ובאמצעות מערכות תחבורה משלימות הכוללות - אופניים, תחבורה דו גלגלית והליכה ברגל. יש למצוא פתרונות יצירתיים נוספים שייתעדפו את השימוש בתחבורה הציבורית וירסנו את השימוש ברכב הפרטי.

כך או אחרת, בעוד שבמדינות רבות בעולם הפנימו את היתרונות והתועלות של העדפת התחבורה הציבורית, הרי שבמדינת ישראל הרכב הפרטי עדיין משמש אמצעי נסיעה עיקרי, מתוכננות ונסללות דרכים חדשות התורמות להגברת השימוש בו, והנזקים כתוצאה מכך לעיתים אף אינם ניתנים לכימות והערכה. נתונים אלה, העומדים בפני מקבלי ההחלטות של מדינת ישראל, מחייבים חשיבה מחודשת בכל הנוגע למדיניות התחבורה של ישראל, ולקידום מענה תחבורתי הולם שימתן את ההשפעות השליליות של מערכות התחבורה.

השלכות פיתוח תשתית דרכים על האדם והסביבה

מערכות התחבורה מהוות אמצעי לפיתוח כלכלי, אשר לה גם משמעות חברתיות כנגישות להזדמנויות לתעסוקה, למגורים, למסחר ולפנאי. למערכות אלה ישנן משמעות סביבתיות¹⁰ רבות, וביניהן, השפעות בריאותיות על בני האדם, פגיעה בשטחים פתוחים ופגיעה במערכות הטבעיות:

השפעות בריאותיות - לתחבורה השפעות בריאותיות שליליות על האוכלוסייה. שתי ההשפעות הבריאותיות המרכזיות הנובעות מתחבורה הן זיהום אוויר ורעש:

- **זיהום אוויר** - פליטת הזיהום במרכזי הערים חושפת את הציבור למזהמי אוויר. מזהמים אלה גורמים לעליה בתחלואה ובתמותה, בעיקר במחלות של דרכי הנשימה כלי הדם והלב. האוויר שאנו נושמים כיום בערים כבר חורג מעבר ל"קו-האדום" שבו נגרמים נזקים בריאותיים לאוכלוסייה. לאור העלייה המתמשכת ברמת החיים, מצב זה בו חלה הגדלה ניכרת בפליטת מזהמי אוויר לאטמוספירה כתוצאה משרפת דלק, רק ילך ויחמיר. חלקה של התחבורה בגרימת זיהום אוויר במרכזי הערים, הוא מהגדולים והבעייתיים ביותר, הן בשל כלי הרכב המזהמים והן בשל סמיכות מקור הפליטה לאוכלוסייה. מלבד השפעתו המקומית החמורה של זיהום האוויר מכלי רכב על בריאות האוכלוסייה, הוא משפיע גם ברמה הגלובלית על התחממות כדור הארץ כתוצאה מפליטה של פחמן דו-חמצני;

¹⁰ אילן סלומון, 2000, "לקראת פיתוח תחבורה בת קיימא בישראל - יעדים ומדיניות ביחסי מערכות התחבורה ואיכות הסביבה", המשרד לאיכות הסביבה

• **רעש** - רעש הנגרם על ידי תחבורה הוא רצוף בזמן ופוגע בהיקף רחב של אוכלוסייה במרבית שעות היום, במיוחד בכזו המצויה בקרבת עורקי תחבורה ראשיים. מפלסי הרעש הנגרמים על ידי כלי הרכב מושפעים בעיקר מהגורמים הבאים: נפח התנועה והרכבה - גידול במספר כלי הרכב הממונעים השונים העוברים בדרך מגדיל את מפלס הרעש; מהירות התנועה, אופי הזרימה ופרופיל הדרך¹¹, וגיל הרכב ותחזוקתו - ככל שהרכב ישן יותר ומצב התחזוקה שלו יורד, עולה מפלס הרעש שהוא גורם.

פגיעה בשטחים פתוחים ובמערכות טבעיות - מערכת התחבורה צורכת שטחים נרחבים לדרכים, מגרשי חנייה, מסילות, תחנות וכיו"ב. נכון לשנת 2003, שטח הדרכים הסלולות של מדינת ישראל היווה כ- 11% מסך השטח¹² הבנוי של ישראל. מערכת תחבורה העומדת בסטנדרטים וברמת שירות גבוהה (במונחי מהירות ובטיחות) צורכת שטחים גדולים יותר: רדיוסי סיבוב גדולים, שיפועים מתונים וכד'. תפיסת השטח לצורך תשתית אלה כרוכה בשינוי יעוד ואופי הקרקע ולכן היא מהווה שימוש בלתי הפיך.

שטחה המצומצם של ישראל וצפיפות האוכלוסייה ההולכת וגדלה מעצימה את חשיבותם של השטחים הפתוחים במדינת ישראל. פיתוח רשת תחבורה המשפרת את הגישה לאזורים חדשים מעודדת בנייה ומגורים בפרברים. הבנייה בפרברים והתשתיות המשרתות אותם, יוצרת דרישה גדולה לשטח פתוח. החיים בפרברים מרחיקים את התושבים ממקומות העבודה בערים. שיפור דרכי הגישה והמרחק בין מקום המגורים לעבודה מוביל לעלייה בשימוש בתחבורה פרטית, לגודש בדרכים ולהגברת הלחצים על השטחים הפתוחים בכדי לפתח דרכים נוספות;

פיתוח תשתית מערכת התחבורה מהווה פגיעה גם במערכות הטבעיות הייחודיות של ישראל. סלילת דרכים פוגעת בפני הקרקע הטבעיים ועל ידי כך משנה את דפוסי זרימת הנגר, קוטעת בתי גידול, מביאה לקיטוע אוכלוסיות וחברות חי וצומח, ומשנה את הנוף הטבעי:

- סלילה או הרחבה של דרך דורשת טיפול בניקוז הדרך וסביבתה - הדרך חוצה תוואי ניקוז טבעיים ומעבירה או מטה אותם למתקני ניקוז (מעבירי מים ותעלות) מהם המים חוזרים לשטח הפתוח;
- הדרך מהווה למעשה מבנה של בטון ואספלט החוצה את השטח. מבנה זה קוטע¹³ פיסית ותפקודית בתי גידול של כלל מיני החי והצומח בהם;
- קטיעת תחומי מחיה של בעלי חיים עלולה להביא לצמצום אזור המחיה וניתוקם ממקור מזון עונתי, ממקורות מים, מאזורי רבייה או מהמערכת החברתית הדרושים לקיומם;
- קיטוע אוכלוסיות מצמצם את גודלן עד כדי פגיעה ביציבותן ופגיעה במגוון הגנטי שלהן;
- נגרמת התנתקות ממקור זרעים ובכך פגיעה בהמשך קיומן של אוכלוסיות צמחים.

נסיעת כלי הרכב על הדרך מוסיפה על ההפרעה האמורה לעיל:

- שינויים בהתנהגותם של בעלי-חיים (בהשפעת תאורה, סינוור, רעש, זיהום, שינויים בתבליט ובמרקם פני השטח);
- השתלטות מיני מעצבות ומינים מלווי אדם (צמחים ובעלי-חיים) ודחיקתם של המינים המקומיים;
- דריסה;
- שימוש בחומרי הדברה לקטילת עשבים בשולי הדרכים מביאה להיעלמות מיני צמחים רגישים.
- פגיעה נוספת בטבע נובעת מהביקוש לחומרי תשתית (סלע, אדמת מילוי, חול וכו'). חציבת חומרים אלה מביאה למפגעי נוף ופגיעה בשטחים הפתוחים. כמויות החומר הנדרש לבינוי מתקני תחבורה תלויות בסטנדרטים של המתקנים ובתנאי הטופוגרפיה המקומיים. בדרך כלל, מטעמים כלכליים וסביבתיים, משתדלים מתכנני התשתית לאזן בין עודפים וחוסרים של חומרי המילוי ולמחזר חומרים אלה. אולם, לא תמיד מושגת מטרה זו ולעיתים השיקולים הכלכליים מביאים דווקא להעדפת פתרונות לא מאוזנים ופוגעניים;
- פגיעה ביכולתו של האדם לצאת למרחב פתוח, נקי מפיתוח, ולטייל ללא הפרעה. השטחים הפתוחים המצומצמים של ישראל נקטעים שוב ושוב על ידי דרכים - ארציות, אזוריות ומקומיות. בנוסף לבינוי ופיתוח תשתיות נוספות, הולך ומצטמצם המרחב הציבורי המיועד לצרכי נופש ופנאי לאדם.

11 רכב הנע במהירות גבוהה יוצר מפלסי רעש גבוהים יותר מרכב הנע במהירות אטית באותו הילוך נסיעה. בצומת, שבו תנועת הרכב היא מסוג "צצור וסע", מפלסי הרעש גבוהים יותר וכך גם בדרכים עם שיפוע עולה

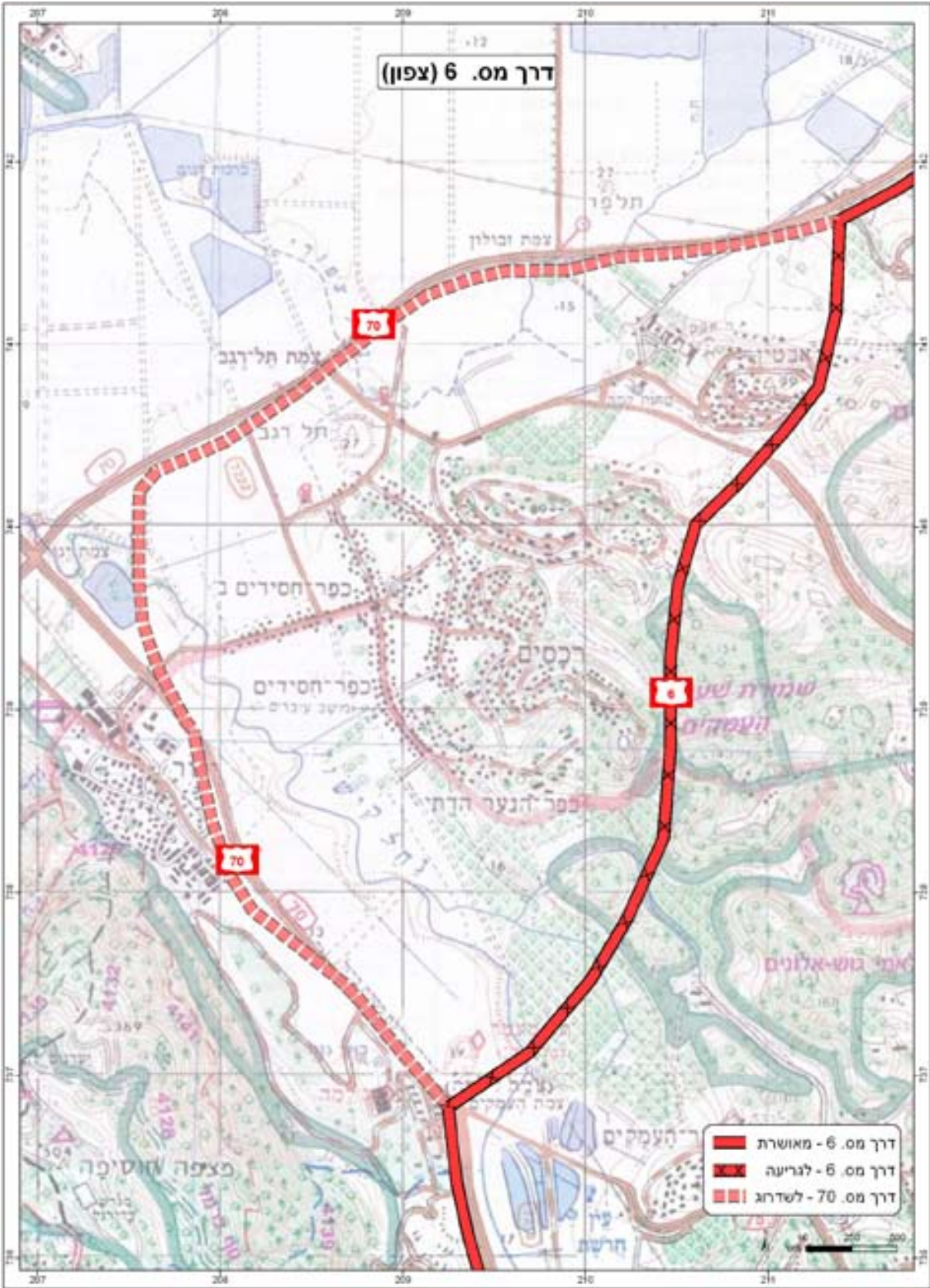
12 מוטי קפן ואח', 2006, "דפוסי השימוש בשטחים הבנויים 2003 ומחקר השוואתי 1998 - 2003", המשרד לאיכות הסביבה ומכון ירושלים לחקר ישראל

13 יהושע שקדי ואלי שדות, 2000, "מסדרונות אקולוגיים בשטחים הפתוחים - כלי לשמירת טבע", רשות הטבע והגנים, חטיבת מדע

מחוזות צפון וחיפה



דרך מס. 6 (צפון)





אלונים בשמורת 'שער-העמקים'. צילום: נאוה סבר

תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 6 מתוכננת כדרך אורך, החוצה את ישראל מצפון לדרום. מצפון לתל-קשיש (באזור קריית חרושת) מתוכננת לדרך שתי זרועות:
זרוע צפון-מזרחית¹⁴ - מאזור מחלף תל קשיש ועד לצומת ישי נסמכת הדרך על תוואי דרך מס. 722. בהמשכה נסמכת הדרך על תוואי דרך מס. 77 עד לצומת גולני וצפונה על תוואי דרך מס. 65 עד לצומת נחל עמוד;
זרוע צפון-מערבית - מצפון לתל קשיש בין צומת העמקים (דרך מס. 70) למחלף ציפורי המתוכנן (מצפון לאיבטין) עד דרך מס. 70, תוך חציית שמורת האלונים בשער העמקים ומשם צפונה על תוואי דרך מס. 70 עד לאזור ראש הנקרה. אורך הזרוע הצפון-מערבית המתוכננת בין תל קשיש למחלף ציפורי הוא כ- 6 ק"מ.
 המועצה הארצית לתכנון ולבנייה שדנה בחלופות¹⁵ להתוויית הדרך, הטילה על יזם התכנית לבחון חלופות נוספות לקטע זה של הזרוע הצפון-מערבית. משימה זו טרם הושלמה וטרם הוצגה בפני המועצה הארצית לתכנון ולבנייה.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: שער-העמקים וקריית-טבעון
מצפון: איבטין
ממערב: רכסים, הקריות, יגור, חיפה
מדרום: אלרואי, קריית-חרושת, יקנעם-עילית

ערכי טבע ונוף

התוואי המתוכנן של הזרוע הצפון-מערבית של דרך מס. 6 חוצה את המרחב שממערב ומדרום-מערב לקיבוץ שער-העמקים. חלק ניכר של התוואי עובר בתחום שמורות "שער-העמקים" ו"גוש אלונים", המאושרות בתמ"א 8¹⁶. שמורות אלה מתאפיינות בגבעות קירטוניות¹⁷ המצמיחות יער פארק של אלונים, חורש של אלון מצוי, שפע של גיאופיטים, מרבדי פריחה ומגוון בעלי חיים.

הדרך, בהתווייתה הנוכחית תפגע בתפקודו של המרחב כמסדרון אקולוגי¹⁸ חשוב בין הכרמל לגליל ותביא לפגיעה אנושה במערכת הטבעית ובערכי הנוף והמורשת שבמרחב.

גריעת הזרוע הצפון-מערבית של דרך מס. 6 ושדרוג דרך מס. 70 בין צומת עמקים, צומת יגור וצומת סומך.

חלופה מוצעת

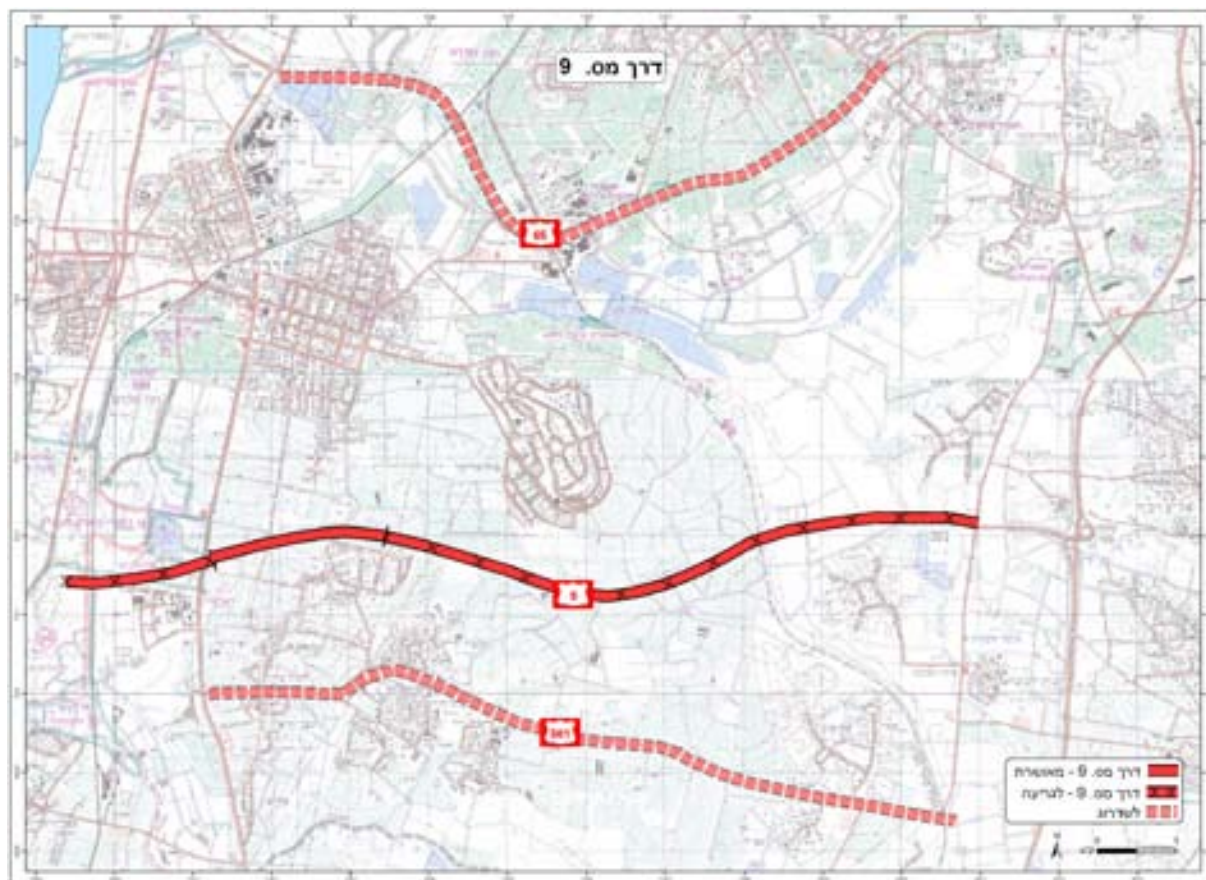
14 נקראת גם דרך מהירה מס. 11

15 ישיבת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה מס. 482 מיום 6.3.2007

16 תמ"א 8 - תכנית מתאר ארצית לשמורות טבע וגנים לאומיים, מאושרת משנת 1981

17 www.parks.org.il/BuildeaGate5/general2/data_card.php?U=no&SiteName=parks&ItemID=542615448&ValuePage=Card1

18 יהושע שקדי ואלי שדות, 2000, "מסדרונות אקולוגיים בשטחים הפתוחים - כלי לשמירת טבע", רשות הטבע והגנים, חטיבת המדע



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 9 מתוכננת כדרך רוחב מדרום לחדרה. הדרך מתוכננת לחבר בין דרך מס. 2 מצפון למכמורת, דרך מס. 4 מצפון לכפר הרא"ה, ועד לדרך מס. 6 באזור באקה אל-גרביה. הדרך מחולקת לשני מקטעים עיקריים:

המקטע המזרחי - בין הדרכים מס. 4 ל-6, שאורכו כ-10 ק"מ;

המקטע המערבי - בין הדרכים מס. 2 ל-4, שאורכו כ-2 ק"מ.

במערב, מתחילה הדרך במפגש עם דרך מס. 2 מזרחית למכמורת. ממכמורת מזרחה עובר תוואי הדרך מדרום לחדרה ומצפון לאזור התעשייה של עמק חפר, תוך חציית פארק השרון והגן הלאומי פארק נחל אלכסנדר עד למפגש עם דרך מס. 4. בהמשך עובר התוואי בסמוך לבית העלמין החדש של חדרה ומצפון לאליכין, ומזרחה יותר חוצה הדרך את היישובים מאור ושדה-יצחק, ומתחברת למערכת המחלפים בין דרך מס. 9, לדרכים מס.

444 - I 6.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: יישובי עמק-חפר
מצפון: חדרה
ממערב: מכמורת
מדרום: נתניה



פארק השרון. צילום: דפנה מרז

ערכי טבע ונוף

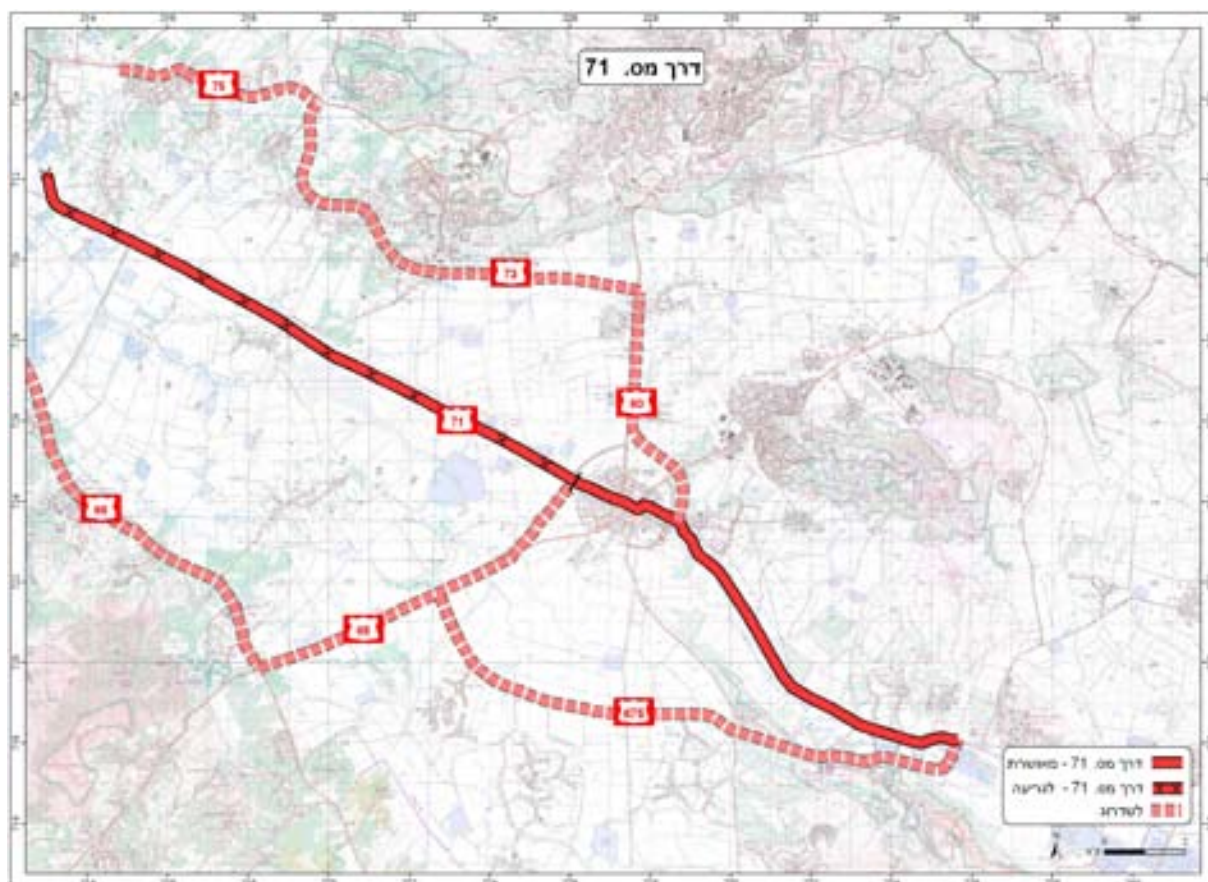
הדרך בהתוויתה הנוכחית מתוכננת לחצות את המרחבים הפתוחים החקלאיים שמדרום לחדרה, לחצות את פארק השרון והגן הלאומי נחל אלכסנדר שמדרום לה, ולחצות את המסדרון האקולוגי המקשר בין הרי ירושלים להר הכרמל. מרחבים אלה הינם מרחבים פתוחים בעלי ערכיות סביבתית ונופית גבוהה ותוואי הדרך המתוכננת יפגע בהם אנושות. שטחים אלה, מהאחרונים שעוד נותרו באזור השרון¹⁹, הינם בעלי חשיבות אקולוגית גבוהה ובעלי חשיבות גבוהה כיעד למטיילים. הם כוללים שילוב ייחודי ואיכותי של נופי העבר של השרון, שמורות טבע, שטחים טבעיים ושטחים חקלאיים באזור גבעי מתון של אדמת חמרה וכורכר. עוד הם כוללים שילוב נדיר של חוף ים סלעי, מצוק החוף ורכס כורכר, חולות, יער פארק טבעי של חרובים, אלונים ואלת מסטיק, יער חדרה - הוותיק ביערות האקליפטוסים בארץ, ריכוזי פריחה חשובים של אירוס הארגמן הנדיר המצוי בסכנת הכחדה חמורה, מקווי מים עונתיים דוגמת "ברכת יער" בהם ריכוז גבוה של מינים נדירים, חלקם אנדמיים - חסרי חוליות, סרטנים, דו חיים ועוד.

נוף השרון מהווה תבנית נוף חשובה ומשמעותית ביותר במרכז הארץ ומהווה חץ ירוק בין הגוש הבנוי של חדרה בצפון ונתניה בדרום. ראו גם דרך מס. 20 (צפון).

גריעת תוואי דרך מס. 9 ממזרח לחדרה וממערב לדרך מס. 4, השארת תוואי דרך מס. 9 בין חדרה לדרך מס. 4 בלבד ושדרוג הדרכים מס. 65 ו- 581.

חלופה מוצעת

19 רעיה רודיק, אורי רמון, 1999, "השרון הצפוני - סקר, ניתוח והערכה של משאבי טבע ונוף", מכון דש"א



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 71 מתוכננת להוות ציר כניסה נוסף לעיר עפולה מכיוון צפון-מערב. תחילתה של הדרך בצפון-מערב בסמיכות לדרך מס. 722 בקרבת כפר-יהושע, ובהמשכה דרומה ומזרחה היא חוצה את עמק יזרעאל במרכזו, תוך מעבר בתחום שדה התעופה רמת-דוד, במקביל לדרך מס. 66 ובהמשכה היא חוצה גם את העיר עפולה לרוחבה. חלקה הדרום-מזרחי של הדרך, בין עפולה למעוז-חיים סלול ומקביל לדרכים מס. 60, 667 ו- 675. אורכה של דרך מס. 71, שטרם נסללה, בין עפולה לכפר-יהושע, הוא כ- 15 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: בית שאן

מצפון: עפולה, מגדל העמק, יפיע, נצרת

ממערב: קריית טבעון, נשר, חיפה

מדרום: אום אל פאחם, ערערה, כפר-קרע

ערכי טבע ונוף

עמק יזרעאל, הנמצא בין השומרון בדרום והגליל בצפון, הוא שלוחה של השבר הסורי-אפריקאי. קרקעית העמק, המכוסה באדמת סחף אלובילית כבדה ופורייה, היתה בעבר ביצתית.

את מי העמק מנקז נחל הקישון. בדרכו אל הים התיכון מנקז אליו הקישון את הנחלים עדשים ומזרע, המתחברים בנקודה שעליה מצוי כיום אגם הקישון. ביציאתו לעמק זבולון,



עמק יזרעאל. צילום: החברה להגנת הטבע

מצפון-מערב לנשר, מתחבר אליו נחל ציפורי. הקישון פורץ לעמק זבולון דרך פתח צר שבין הכרמל לגבעות טבעון. פתח זה שבמהלך ההיסטוריה נחסם בחלקו, גרם להיווצרות ביצות ובהן יתושי מלריה, וכן הצפות ושיטפונות בקרית-חרושת, כל זאת בשנותיה הראשונות של המדינה. כיום, בתי הגידול הלחים בעמק מאופיינים במינים נדירים רבים - דו-חיים, לוטרות ועוד.

סלילת דרך מס. 71 תהווה פגיעה נופית ותיצור קיטוע נוסף בעמק הנחצה כבר כיום על ידי תשתיות.

גריעת דרך מס. 71 בחלקה הצפון מערבי שטרם נסלל. שתי חלופות אפשריות:

- שדרוג הדרכים מס. 65, 66 - 675 מדרום וממערב;
- שדרוג הדרכים מס. 60, 73, 75 מצפון וממערב.

חלופה מוצעת



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 653 (כביש עוקף צפוני/דרומי לבנימינה) הינה חלק ממערכת הדרכים באזור בקעת הנדיב. הדרך מתוכננת בין דרך מס. 652 במזרח לבין דרך מס. 4 במערב.

לדרך מס. 653 שתי חלופות:

חלופה דרומית²⁰ - העוברת בשטחים החקלאיים בגבול הבינוי של בנימינה ומתחברת לדרך מס. 4 בצומת אור עקיבא²¹;

חלופה צפונית - המחברת את דרך הירידה מדרום לזיכרון-יעקב (דרך מס. 652) באזור חוטם הכרמל, אל שולי מחצבות בנימינה (העומדת בפני שיקום אקולוגי), אל תחום רצועת נחל התנינים ושם מתחברת אל דרך מס. 4. אורך כל אחת מהחלופות עומד על כ - 1.5 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: בנימינה, גבעת-עדה

מצפון: זיכרון-יעקב

ממערב: אור-עקיבא

מדרום: בנימינה, פרדס-חנה

20 חווה להב ואח', 1999, "סובב רמת הנדיב - מאפייני טבע, נוף ושימושי קרקע", מכון דש"א
21 צומת אור עקיבא מתוכננת להתמחלף בעתיד



רצועת נחל תנינים ומורדות הכרמל. צילום: החברה להגנת הטבע

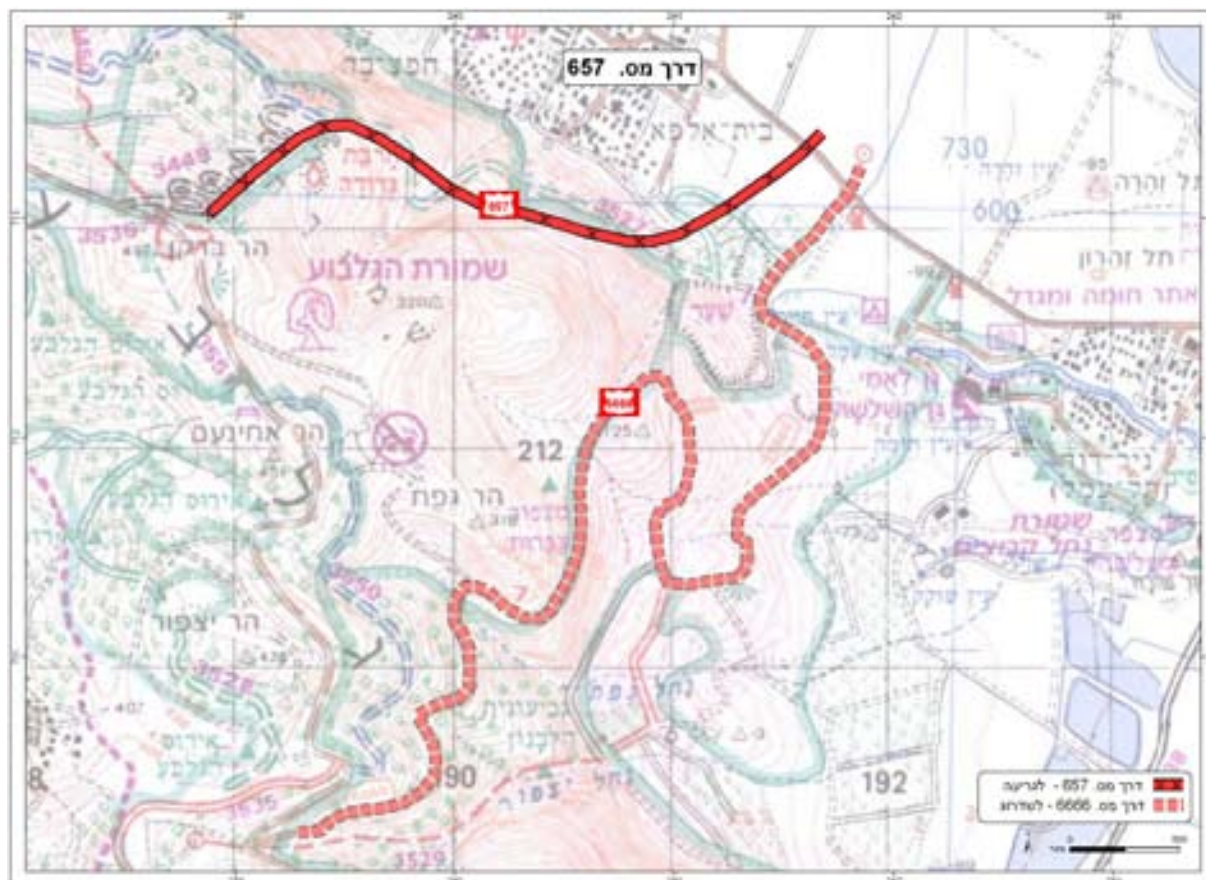
ערכי טבע ונוף

האזור שבין בנימינה למורדות הכרמל צר מאוד והינו בעל רגישות סביבתית-נופית ואקולוגית גבוהה.

הדרך בחלופה הצפונית המוצעת עוברת בצמידות לשלוש שמורות טבע: חוטם הכרמל, תמסח ונחל תנינים. הדרך בהתוויתה הנוכחית פוגעת בבתי הגידול המגוונים והמורכבים של מצוקי חוטם הכרמל שם מתקיים, בין היתר, מיזם שיקום הבז האדום שהנו מין הנמצא בסכנת הכחדה עולמית. כמו כן הדרך תפגע בבתי הגידול הלחים של מערכת נחל התנינים, בהם מינים נדירים רבים - של דו חיים, חסרי חוליות וצומח.

גריעת החלופה הצפונית של דרך מס. 653 וקידום החלופה הדרומית של הדרך.

חלופה מוצעת



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 657 מתוכננת לקשר בין דרך מס. 667 בגלבוע לדרך מס. 669 באזור בית-אלפא וחפציבה, תוך חציית הר ברקן שבשמורת הטבע הגלבוע. אורכה של הדרך המתוכננת כ- 3 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: ניר-דוד

מצפון: בית-אלפא, חפציבה

ממערב: נורית

מדרום: מעלה-גלבוע

ערכי טבע ונוף

תוואי דרך מס. 657 עובר כולו בתחום שמורת הטבע "הגלבוע" וחוצה את הר ברקן. רכס הרי הגלבוע הנו שלוחה של הרי שומרון המתנשאת מעל עמקי בית-שאן וחרוד. בשל מיקומו של הגלבוע - בשולי ההשפעה הים תיכונית ועל גבול הרמות האירנו-טורניות ממזרח - התפתחו בו מינים נדירים בהם מספר מינים של בעלי חיים המותאמים לחיים בבתות דוגמת פיפיון הרים, חומט נקוד ועוד, ומיני צומח נדירים כמו אירוס הגלבוע. הגלבוע מהווה אזור מעבר בו התפתחו גם אוכלוסיות שוליים חשובות.



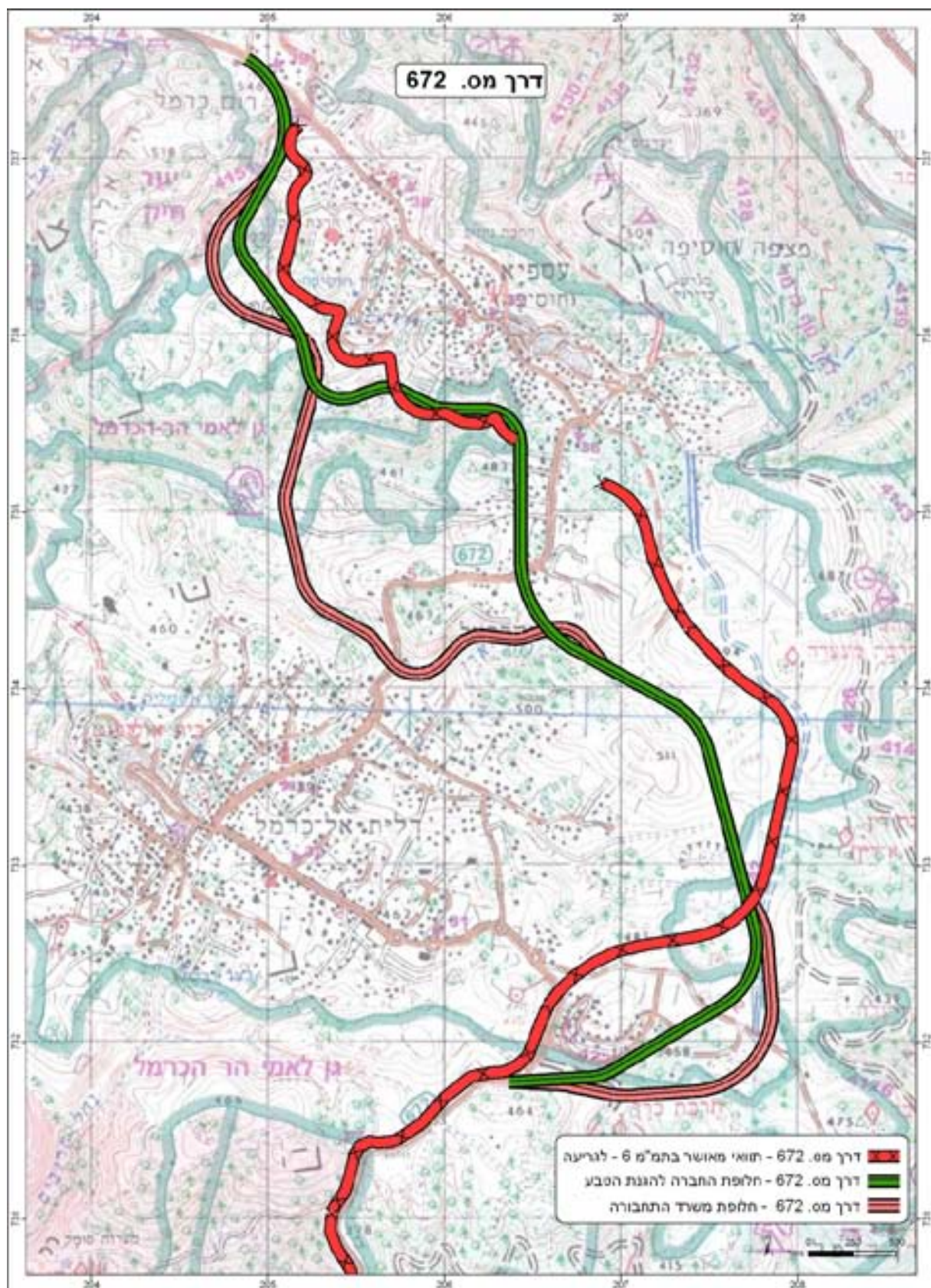
עמק יזרעאל, מבט מהגלבוע. צילום: אייל ברטוב

לאור חשיבותו אזור זה, יש להימנע מפיתוח יתר אשר קוטע אוכלוסיות ומפחית את שרידותן. אוכלוסיות שוליים מטבען מבודדות, נדירות ורגישות לשינויים ועל כן מושפעות מקיטוע יותר מכל. בשל הפרשי גובה גדולים על פני מרחק אופקי קטן כל ניסיון לתכנון ולסלילת הדרך על מצוק הגלבוע הפונה צפונה ייצר מפגע נופי עצום שייצפה לעשרות קילומטרים ויפגע קשות בנוף הייחודי של מצוק הגלבוע.

הריצת דרך מס. 657 והשענות על דרך מס. 666, כדרך נופית, העוברת בסמיכות לה.

חלופה מוצעת

דרך מס. 672





גן לאומי פארק הכרמל. צילום: החברה להגנת הטבע

תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 672 מתוכננת לעקוף ממערב ומדרום את עיר כרמל (עוספיא ודלית אל כרמל). הדרך מתוכננת מחיפה בצפון-מערב (ציר הרכס) ועד לצומת אליקים (צומת הדרכים 672 ו- 70) בדרום-מזרח, תוך חציית עיר כרמל והגן הלאומי פארק הכרמל. לדרך מתוכננת כמה חלופות האמורות להחליף את הדרך הסלולה בפועל (המאושרת בתמ"א 3), החוצה את עיר כרמל. מאחר וחלופות תמ"א 3 ותמ"מ 6 אינן ישימות עוד, מאחר והן עוברות בלב השטח העירוני הבנוי, מוצעות שתי חלופות אחרות:

חלופת משרד התחבורה (יפה נוף) - המציעה הסטה דרומה ומערבה של הדרך אל תחום הגן הלאומי תוך חצייה ופגיעה בנחלים חץ וחקי. אורכה של חלופה זו כ- 10 ק"מ, מתוכם כ-4 ק"מ העתידים לחצות את פארק הכרמל;

חלופת החברה להגנת הטבע - המציעה הסטת תוואי הדרך דרומה ומערבה אל גבול הפיתוח העתידי של עיר כרמל, חלופה שמידת פגיעתה הסביבתית מצומצמת. אורכה של חלופה זו כ- 8 ק"מ, מתוכם כ-2 ק"מ בלבד העתידים לחצות את פארק הכרמל.

ממזרח: עיר כרמל (עוספיא ודלית אל כרמל)

מצפון: עיר כרמל (עוספיא ודלית אל כרמל)

ממערב: פארק הכרמל ובית אורן

מדרום: אליקים ופארק הכרמל

אזורים מאוכלסים סמוכים

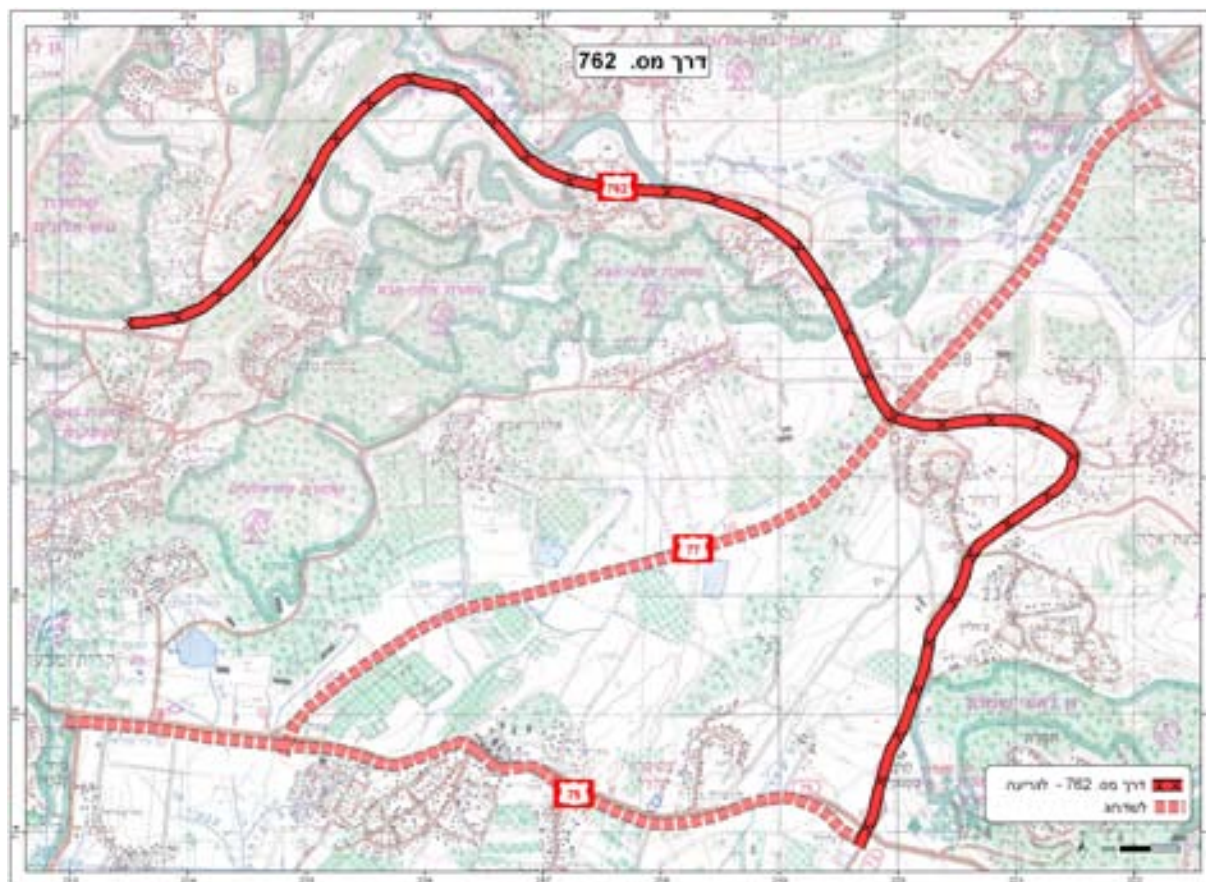
ערכי טבע ונוף

תוואי הדרך המאושרת והתוואי המוצע בחלופות השונות, חוצה את הגן הלאומי פארק הכרמל ואת עיר הכרמל²² המצויים בליבו של הכרמל. הכרמל הגבוה מורכב מערוצים עמוקים ומתלולים, בקעות, שלוחות וכיפות מהן נשקף נוף מרשים. התכסית הצמחית היא פסיפס של טיפוסים צומח ותצורות של יערות, חורשים, שיחיות ובתות. התשתית והתכסית המגוונות יוצרים מרקם של בתי גידול המאפשרים את קיומן של מערכות אקולוגיות יציבות ועתירות מינים. בחורש הים תיכוני מתקיימים מינים נדירים ורגישים רבים בהם זוחלים דוגמת קמטן החורש, יונקים כחתול הבר ומיני צומח רבים.

גריעת דרך מס. 672 ואימוץ חלופת החברה להגנת הטבע.

חלופה מוצעת

22 חווה להב, 2008, "סובב עיר הכרמל - סקר משאבי טבע ונוף, 2006-2008", מכון דש"א



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 762 מתוכננת לחבר בין דרך מס. 70 במערב לבין דרך מס. 75 בדרום. בהתוויה עוברת דרך מס. 77 בצומת זרזיר וממשיכה דרומה עד להתחברות עם דרך מס. 75 בצומת נהלל. הדרך בחלקה המערבי, בין דרך מס. 70, באזור צומת חסידים ועד לרמת-טבעון, סלולה. ריבוי הדרכים הקיימות והמתוכננות במרחב מחייב בחינה מחודשת של סלילת דרך חדשה. אורכה של הדרך המתוכננת כ- 14 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: נצרת, גבעת-אלה
מצפון: כעביה, טבאש, חג'אג'רה
ממערב: רכסים, כפר-חסידים, בסמת-טבעון
מדרום: נהלל, קריית-טבעון, בית לחם הגלילית, אלוני-אבא

ערכי טבע ונוף

שמורת הטבע אלוני אבא היא חלק מיחידת נוף האופיינית לגליל התחתון המערבי. השמורה, הנמצאת בין שפרעם, שער-העמקים וציפורי, כוללת גבעות קירטון נמוכות המכוסות בצומח רב בתצורת יער פארק. מין העץ השולט בשמורה הוא אלון התבור והוא מלווה במיני עצים נוספים: אלון מצוי, לבנה רפואי, אלה ארץ-ישראלית, חרוב מצוי, אשחר ארץ-ישראלי וכליל החורש. בין האלונים ומתחת לחופתם מגוון שיחים, בני-שיח, גיאופיטים עשבוניים ובעלי חיים.



אלונים עתיקים בשמורת אלוני-אבא. צילום: נאוה סבר

שמורת אלוני-אבא הינה השריד הגדול ביותר ליער אלונים אשר כיסה בעבר את כל השטח שבין הרי נצרת וקריית-טבעון בצפון, ועד חדרה וקיסריה בדרום. רוב רובו של יער זה נכרת על ידי הטורקים במלחמת העולם הראשונה כדי לשמש כדלק לקטרים והתנגדותם העיקשת של המתיישבים הטמפלרים היא זו שהביאה לשמירת חלק זה של היער. כל סלילה של קטע דרך זה תביא לפגיעה אנושה בשמורת אלוני אבא, ביער עצי אלון התבור וצמחייתו המיוחדת, בנופי הגבעות המיוערות, באופיו הכפרי השקט של היער וביישובים בית לחם הגלילית, חג'אג'רה וכעביה טבאש. ראו גם דרך מס. 6 - צפון.

גריעת דרך מס. 762 ושדרוג דרכים מס. 75 ו- 77.

חלופה מוצעת



דרך מס. 777 מתוכננת לחבר בין עין-רקת לכפר-חיטים. הדרך מקבילה לדרך מס. 90 המתוכננת בין שוליו הצפוניים של גן לאומי ארבל לכפר-חיטים. באזור שמדרום לכפר-חיטים מתלכדת דרך מס. 777 עם דרך מס. 90 (המתוכננת). אורכה המתוכנן של הדרך כ- 2 ק"מ.

תאור הדרך ומיקומה

ממזרח: אין

מצפון: אין

ממערב: כפר-חיטים, ארבל

מדרום: טבריה

אזורים מאוכלסים סמוכים

דרך מס. 777 מתוכננת להיסלל לאורך גדתו הצפונית של נחל רקת. גן לאומי ארבל ונחל רקת²³ המהווים יחידת נוף ייחודית המשלבת שטח טבעי וחקלאי ומבט נוף ייחודי של הר המשתפל כמעט ישירות לכנרת. במרחב מערכות אקולוגיות רגישות המאפיינות את המורדות המזרחיים של הגליל, עם בתות פתוחות ומספר רב של מעיינות. בבתות מופיעים בעלי חיים נדירים בהם פפיון הרים, צוקית בודדת ועוד.

ערכי טבע ונוף

23 אורי רמון, עליזה רפפורט, אייל מורד, 2001. "הכנרת, חופיה וסביבתה - סקר, ניתוח והערכה של משאבי טבע, נוף ומורשת", מכון דש"א.

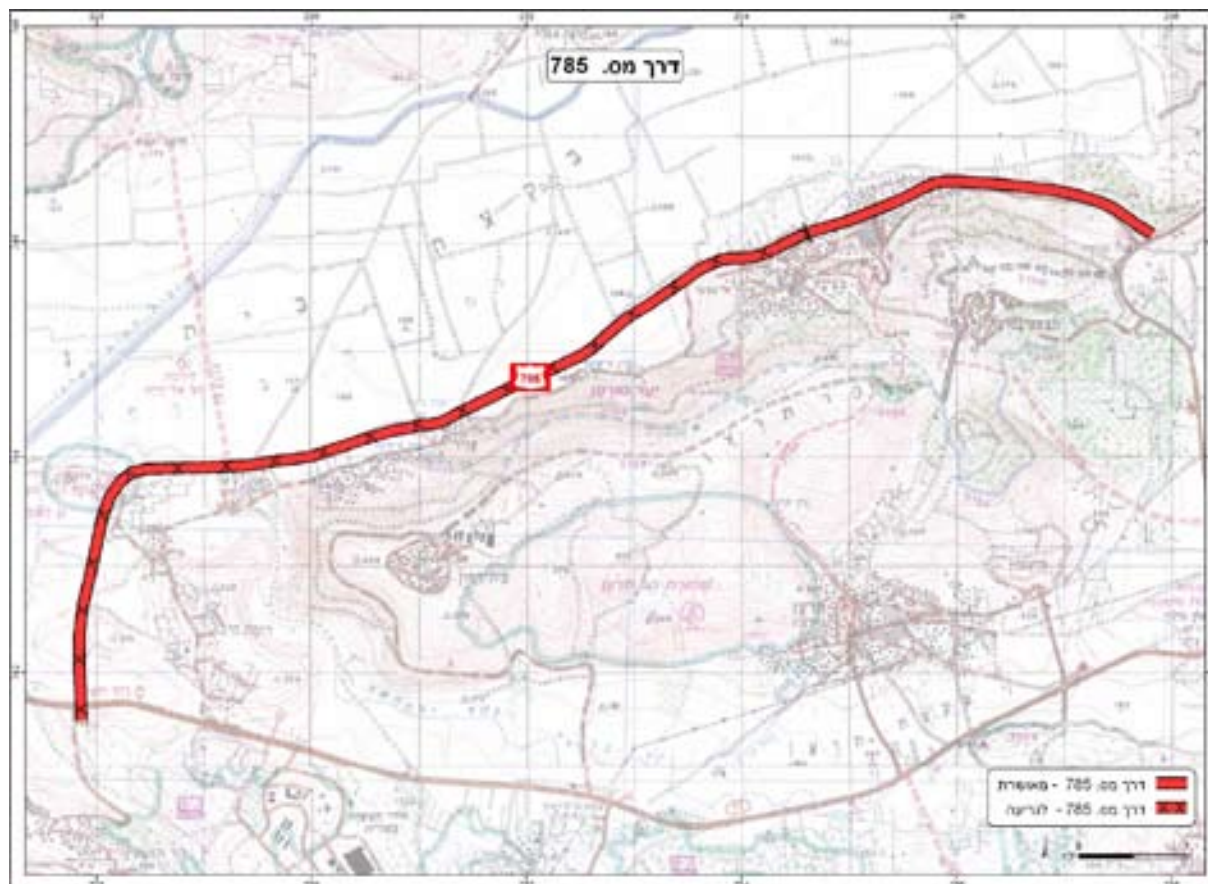


שפך נחל רקת. צילום: נעם לוין

- את המרחב, אותו חוצה הדרך, ניתן לחלק לשלושה מקטעים:
- שפך נחל רקת וחוף הארבל - שילוב של חוף עם אלמנטים טבעיים ועורף חקלאי, שנותר בחלק מהשטח, ועל רקע המצוק האדיר של הארבל - שרידי מבצר ומערות בין המצוקים;
 - עמק נחל רקת - נחל הנשפך לכנרת מצפון לטבריה. בנחל שטחים חקלאיים גדולים, יער עם שטחי בתה ויער דליל שנטוץ על המדרון הצפוני. בחלק העליון של הנחל מעיינות שלצידם אקליפטוסים גדולים. בפתח הנחל נמצאים תל רקת ומתחם נוצרי על שפת הים;
 - מעיינות רקת - שילוב של מצוק היורד לכנרת, מעיינות שופעים, מנזר ושרידים ארכיאולוגיים וכן שפע צמחייה, היוצרים את אחת מהפינות הקסומות של הכנרת. בשני מעיינות הוקמו בריכות בתקופה הביזנטית, באחת מהן מצויה כתובת בארמית מתקופת התלמוד והמשנה. שתי בריכות נוספות מצויות באחד מהמעיינות שבתחום המנזר הרומי.
- סלילת דרך מס. 777 במקביל לתוואי דרך מס. 90 (המתוכננת) תייצר מפגע נופי ואקולוגי רב מימדים.

גריעת תוואי דרך מס. 777.
דרך מס. 90 (המתוכננת) העוברת מצפון לדרך מס. 777, מהווה חלופה ראויה לה.

חלופה מוצעת



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 785 מתוכננת כדרך העוקפת מכיוון צפון את דרך מס. 77, בין אזור רומת היב - הושעיה לבין דרך מס. 65, מצפון לבועיינה-נוג'דאד. הדרך סלולה לאורך של כ- 4 ק"מ בין דרך מס. 65 ועד לבועיינה-נוג'דאד. חלקה המערבי והדרום-מערבי של הדרך טרם נסלל והוא מתוכנן להקיף את בקעת בית-נטופה מצפון לאורך של כ- 9 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: מצפה נטופה
מצפון: בועיינה-נוג'דאד
ממערב: רומאנה
מדרום: טורעאן, בית-רימון, רומת-היב

ערכי טבע ונוף

בקעת בית-נטופה²⁴ הנה הגדולה מבין הבקעות בגליל התחתון שחלקה מוצף בחורף. בשולי הבקעה נמצאים יישובים גדולים, והמוביל הארצי חוצה אותה. מצפון, גובלת הבקעה ברכס הרי יטבת. מדרום, תוחמים אותה רכס הר תורען וגבעות ציפורי וממזרח היא נתחמת ברכס של גבעות נמוכות, המפריד בינה לבין נחל ארבל. בקעת בית-נטופה היא בקע טקטוני שעוצב על ידי מערכת שברים. הבקעה מוצפת כמעט בכל חורף והצפה זו נגרמת משילוב של כמה גורמים: המבנה הצר והארוך של הבקעה התחומה מכל עבריה ברכסים גבוהים; הנטייה הטופוגרפית המתונה ביותר לכיוון הניקוז השבעי - מערבה; ותכונות הקרקע - אדמות כבדות וחרסיתיות, המחלחלות בקושי.

24 ספי בן יוסף, 2001, מדריך ישראל החדש: אנציקלופדיה מסלולי טיול - בקעת בית-נטופה, משרד הביטחון



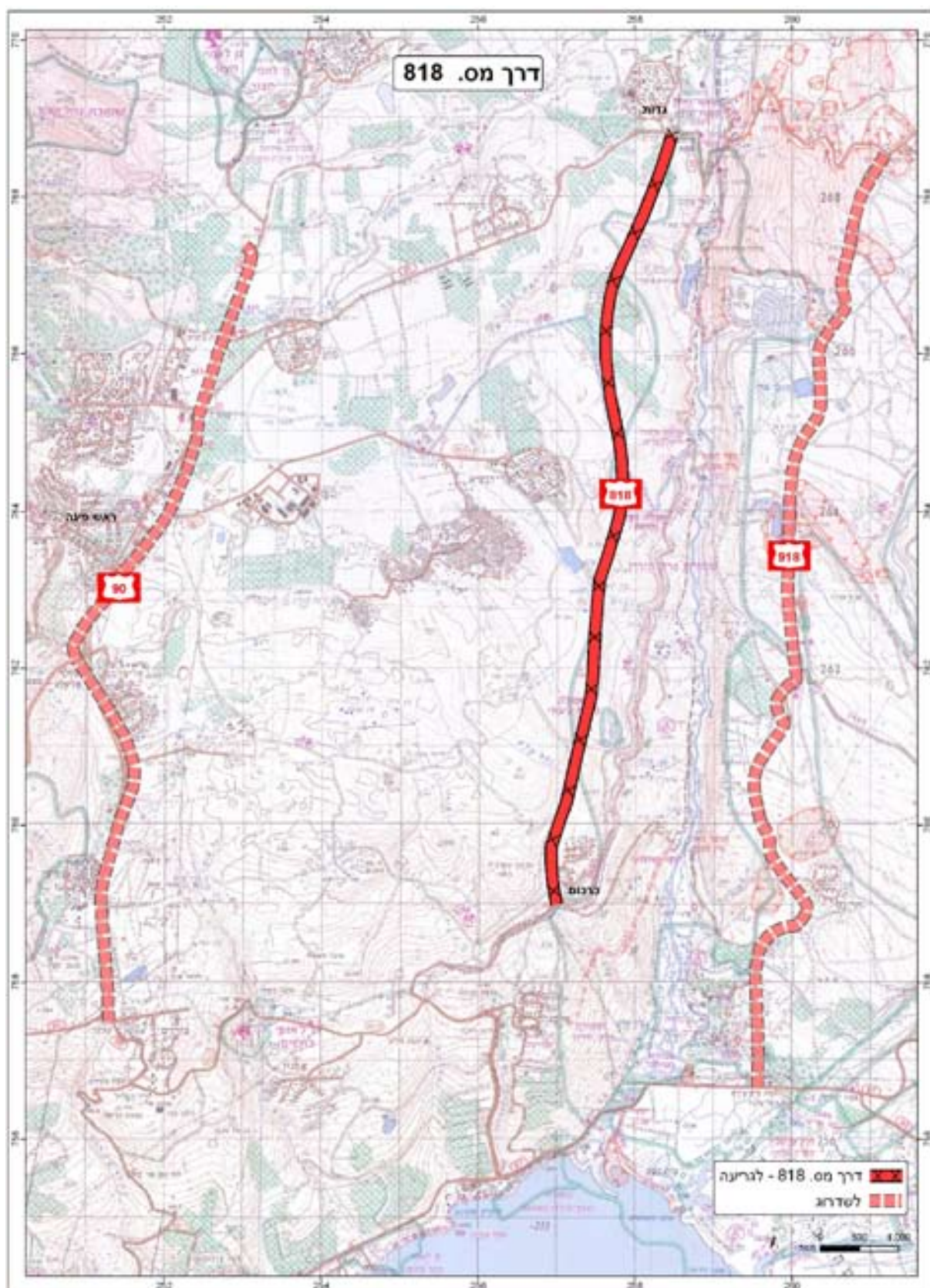
בקעת בית-נטופה. צילום: יפתח סיני

בקעת בית-נטופה הינה אחת מן הבקעות האחרונות בארץ ישראל המערבית בה ניתן לחזות בתופעת ההצפה המרהיבה. ההצפה אינה מאפשרת עיבוד חקלאי אינטנסיבי ובינוי ועל כן בקעת בית-נטופה מאופיינת בחלקות חקלאיות צרות וארוכות המעובדות בבעל. הקרקע האלובילית הכבדה והעמוקה בבקעה, הביצתיות העונתית והלחות הגבוהה בקרקע יוצרות בתי גידול ייחודיים. חלקים גדולים של הבקעה מאופיינים על ידי חברת צומח של ינבוט וחוח, המכסה שטחים גדולים באזורים החקלאיים. בשולי השדות ובבתי הגידול הלחים צומחים מינים נדירים ומיוחדים. לאחר התייבשות המים ובאזורים שבהם ההתייבשות היא איטית, ומקווי מים עומדים זמן רב, צומח אירוס הביצות. בשוליים הצפוניים והדרומיים, הלא-מוצפים, קיימים שרידי חורש ים-תיכוני של עצי אלון מצוי, חרוב מצוי ואלון התבור. בית-נטופה מהווה תמונת נוף נדירה הראויה לשימור.

גריעת דרך מס. 785 בחלק שטרם נסלל. קידום דרך מקומית נופית שתחבר בין בועינה-נוג'דאט לעוזייר מצפון לבקעת בית-נטופה.

חלופה מוצעת

דרך מס. 818





הירדן ההררי. צילום: החברה להגנת הטבע

תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 818 מתוכננת כדרך המחברת בין צומת גדות על דרך מס. 91 בצפון, לבין דרך מס. 8722 מצפון ליישוב כרכום בדרום. הדרך המתוכננת מקבילה ממערב לדרך מס. 918 וממזרח לדרך מס. 90. נהר הירדן עובר במקביל וממזרח לדרך. אורכה המתוכנן של הדרך הוא כ- 10 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: חד-נס

מצפון: גדות

ממערב: טובה-זנגריה, כפר-הנשיא, משמר-הירדן

מדרום: כרכום, אלמגור, כפר-נחום

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 818 מתוכננת במקביל לבקע הירדן וממערב לנהר הירדן. בקע הירדן נמשך לכל אורכה של ארץ ישראל, ממטולה בצפון עד ים סוף בדרום. בתחומי בקע הירדן זורם נהר הירדן.

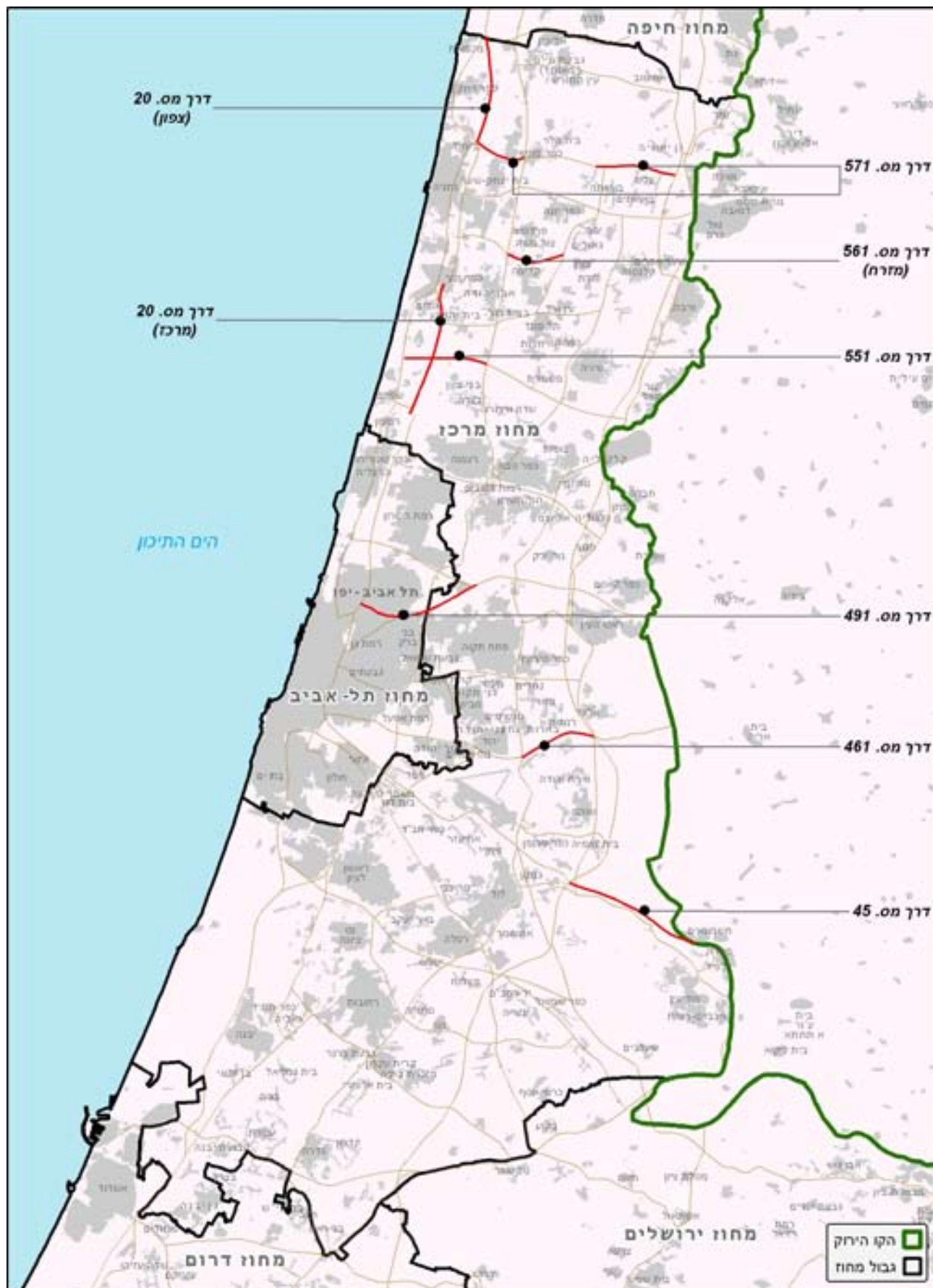
בקע הירדן הוא המסדרון האקולוגי החשוב בארץ והוא חלק ממסדרון אקולוגי ואבולוציוני חשוב בקנה מידה עולמי. דרכו עוברות אוכלוסיות בעלי חיים מדרום עד למפגשן בעמק החולה באוכלוסיות צפוניות. מפאת חשיבות זו, יש צורך בשמירת גישה פתוחה אל הבקע מאזורי ההרים.

הדרך בהתוויתה הנוכחית המתוכננת חוצה שטח פתוח בלתי מופר ומהווה דרך נוספת המקבילה לדרכים קיימות.

גריעת דרך מס. 818 ושדרוג הדרכים מס. 90 במערב ו- 918 במזרח.

חלופה מוצעת

מחוזות מרכז ותל-אביב



דרך מס. 20 (צפון)





פארק השרון. צילום: דפנה מרז

תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 20 מהווה את אחת מדרכי האורך המרכזיות של ישראל. בצפון, הדרך מתוכננת לעבור מצפון למחלף השרון (נתניה צפון) ולאורך מסילת הברזל. בהמשכה מתוכננת הדרך לעבור ממזרח ליישובים גבעת-שפירא וכפר-ויתקין. לאחר חציית נחל אלכסנדר מתחיל עיקול של הדרך מערבה והיפרדותה ממסילת הברזל, באזור התפר שבין פארק השרון והגן הלאומי נחל אלכסנדר, וחיבורה במחלף מערכתי לדרכים מס. 9 ו-2. אורכה של הדרך המתוכננת כ- 6.5 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: יישובי עמק-חפר
מצפון: חדרה, גבעת-אולגה
ממערב: מכמורת, גבעת-אולגה
מדרום: נתניה

ערכי טבע ונוף

ראו פירוט בהתייחסות לדרכים מס. 9 ו-571 לעיל - פארק השרון ונחל אלכסנדר.
 דרך מס. 20 (צפון), תחצה את נחל אלכסנדר בגשר ומכאן פגיעה נוספת ברצועת הנחל.

חלופה מוצעת

גריעת דרך מס. 20 ושדרוג דרך מס. 25.

25 השלמת הליך גריעת הדרך כפי שכבר הוחלט על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבנייה מס. 476 מיום 5.9.2006 והוועדה לנושאי תכנון עקרוניים מס. 315 מיום 28.11.2006 - החלטות שטרם אושרו על ידי הממשלה

דרך מס. 20 (מרכז)





שמורת בני-ציון. צילום: החברה להגנת הטבע

תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 20 (מרכז) מתוכננת לעבור מצפון לשפיים. הדרך מתוכננת לחצות את מרחב אגן נחל הפולג ומושב אודים ומשם להתחבר לדרך מס. 2 במחלף פולג (נתניה דרום). הדרך מהווה את אחד מצירי האורך המרכזיים של מדינת ישראל. הדרך מתוכננת לאורך מסילת הברזל ובסמיכות רבה לדרך מס. 2. אורכה של הדרך המתוכננת כ- 8 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: בצרה, בני-ציון
מצפון: נתניה, כפר נטר
ממערב: רשפון, שפיים, געש, יקום, אודים
מדרום: הרצליה, תל-אביב

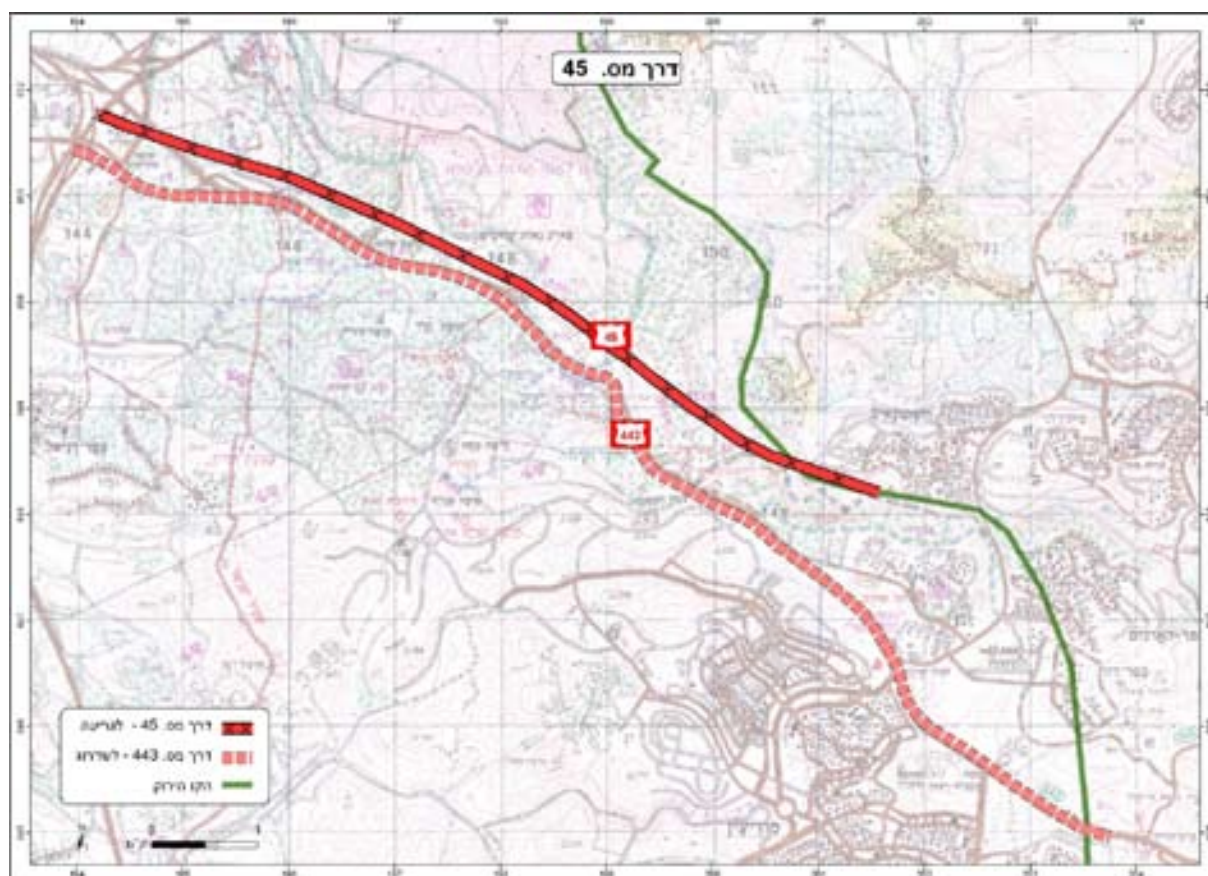
ערכי טבע ונוף

ראו פירוט בהתייחסות לדרך מס. 551 להלן - נחל פולג וסביבותיו.
 דרך מס. 20 (מרכז) בהתווייתה הנוכחית, תחצה את נחל הפולג ויובליו, תפגע בבתי הגידול הלחים - ביצת הפולג וביצת הפאליק ותהווה קיטוע נוסף במרחב הנופש של פארק הפולג, בו מתוכננות דרכים נוספות דוגמת הדרכים מס. 551 ו- 554.

חלופה מוצעת

גריעת דרך מס. 20 ושדרוג דרך מס. 2²⁶

26 השלמת הליך גריעת הדרך כפי שכבר הוחלט על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבנייה מס. 476 מיום 5.9.2006 והוועדה לנושאי תכנון עקרוניים מס. 315 מיום 28.11.2006 - החלטות שטרם אושרו על ידי הממשלה



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 45 מתוכננת כציר מרכזי נוסף לירושלים מכיוון צפון. במערב, מתחילה הדרך ממחלף בן שמן וממשיכה מדרום לפארק נאות קדומים ולמודיעין-עילית ומצפון למודיעין, עד לגבול הקו הירוק. בהמשכה מזרחה חוצה הדרך את תחום הקו הירוק. הדרך בהתוויתה מקבילה לתוואי דרך מס. 443 ובסמיכות רבה לה. אורכה של הדרך המתוכננת כ- 9 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: הקו הירוק, ירושלים
מצפון: מודיעין-עילית
ממערב: חדיד
מדרום: מודיעין, מכבים-רעות

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 45 בהתוויתה הנוכחית עתידה לפגוע בצורה קשה²⁷ בערכי הטבע והנוף שבאזור בן שמן ונחל מודיעין, בבתי הגידול הנדירים ובקוטע ביניהם, וביכולת הישרדותה העתידית של המערכת האקולוגית. חבל ארץ זה, מלבד היותו חלק מהמסדרון האקולוגי הארצי, תומך במערכת אקולוגית מהחשובות בישראל. הבתות באזור זה, לטיפוסיהן השונים, בתות ים תיכוניות, בתות ספר ובתות עשבוניות, מאופיינות במגוון רב של בעלי חיים וצמחים שחלקם הגדול נמצא בסכנת הכחדה.

27 משה פרלמוטר, 2002, "כביש 45 - נושאים מרכזיים (טייטה)", החברה להגנת הטבע



נחל נטוף ויער בן-שמן. צילום: אלון רוטשילד

נחל מודיעין מהווה תופעה נופית יוצאת דופן באזור המרכז בשל מופע מרשים של מדרונות תלולים ומצוקים. בנוסף, צפוי כי תוואי הדרך יחצה את יער בן שמן, יפגע במכלול הארכיאולוגי הגדול של קברות המכבים ויגרום למטרדי רעש לתושבים המתגוררים בסמיכות לתוואי הדרך. בתוואי הדרך שבתחום יהודה ושומרון מצויות טראסות חקלאיות במדרונות הנחל, חורש ים תיכוני ולאורך תוואי הנחל מעיינות - בורות מים, מערות וחורבות עתיקות.

כתוצאה מקיומן של שתי דרכים מקבילות במרחב דרכים מס. 443 (סלולה) ו-45 (המתוכננת) יתקבל שטח פתוח רחב מימדים הכלוא בניהן. המשמעות היא פגיעה אקולוגית קשה במערכת הטבעית ופגיעה קשה ביכולתו של ציבור המטיילים ליהנות מהשטח למטרות של נפש ופנאי.

גריעת דרך מס. 45 ושדרוג תוואי דרך מס. 443, תוך ביסוס מעברים אקולוגיים לאורך דרך מס. 443, שיאפשרו מעבר מטיילים ובעלי חיים בין שני צידי יער בן שמן.

חלופה מוצעת

דרך מס. 461 (מזרח)



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 461 מתוכננת כדרך רוחב האמורה לחבר בין הדרכים 6, 4 ו-20. המקטע המערבי של הדרך, מדרך מס. 4 ועד לדרך מס. 20, סלול. לעומתו, המקטע המזרחי של הדרך, ממחלף גבעת כח לדרך מס. 6 ועד לדרך מס. 4 מצפון בני עטרות, טרם נסלל. אורכו של הקטע המזרחי של הדרך המתוכננת הוא כ- 6 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: נחשונים

מצפון: רנתיה, יהוד, רמת-אפעל, גבעתיים

ממערב: תל-אביב

מדרום: טירת-יהודה, אור-יהודה, נמל התעופה בן-גוריון



החלק המערבי של ציד הגבעות (מחוז מרכז). צילום: אלון רוטשילד

המקטע המזרחי של דרך מס. 461, ממחלף גבעת כח למחלף הטייסים, מתוכנן לעבור בתא שטח חקלאי רציף ובלתי מופר בבנייה כיום²⁸, בו משובצות גבעות טרשיות ומיוערות בצד המזרחי של התוואי. עיקר השפעות הדרך על הסביבה הן אובדן שטחים פתוחים רבים וקטיעת הרצף בין השטחים הנותרים, מפגעי רעש וזיהום אוויר לתושבי בני עטרות וסכנה לפגיעה בקידוחי מים באזור בפרט, ובאיכות מי התהום באקוויפר בכלל.

גריעת הקטע המזרחי של הדרך מס. 461.

ערכי טבע ונוף

חלופה מוצעת

28 אביעד שר שלום, 2004, "חוות דעת על תסקיר השפעה על הסביבה לתת"ל - כביש 461", הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות, משרד הפנים



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 491 (איילון מזרח) מתוכננת כאחד מצירי הכניסה העתידיים לתל-אביב מכיוון מזרח. תחילת הדרך מתוכננת במחלף רוקח על דרך מס. 20 (מצפון לתחנת הרכבת תל-אביב האוניברסיטה), ומסתיימת במחלף התקווה בחיבור עם דרך מס. 5. לאורך הדרך מתוכננים שלושה מחלפים - מחלף 491/20, מחלף 491/4 ומחלף 5/491. קטע קטן מחלקה המזרחי של הדרך, בין מחלף תקווה לבית הקברות ירקון, סלול ומשמש כדרך כניסה צפונית לפתח-תקווה וכדרך גישה לבית העלמין ירקון. אורכה של הדרך המתוכננת כ- 8 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: פתח-תקווה

מצפון: תל-אביב

ממערב: תל-אביב

מדרום: פתח-תקווה, בני-ברק, רמת-גן

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 491, מתוכננת, בחלקה המערבי, לעבור בתחומי פארק הירקון (גני יהושע) ולפגוע באופיו של הפארק. הפארק המשתרע לאורך נחל הירקון חוצה את העיר תל-אביב, כשחלקו המזרחי, שמדרום לנחל, נמצא מצפון לרמת-גן. שטח הפארק כ- 3,500 דונם, משכונת הדרי-יוסף ועד לשפך הירקון לים.



פארק הירקון. צילום: דנה גיא

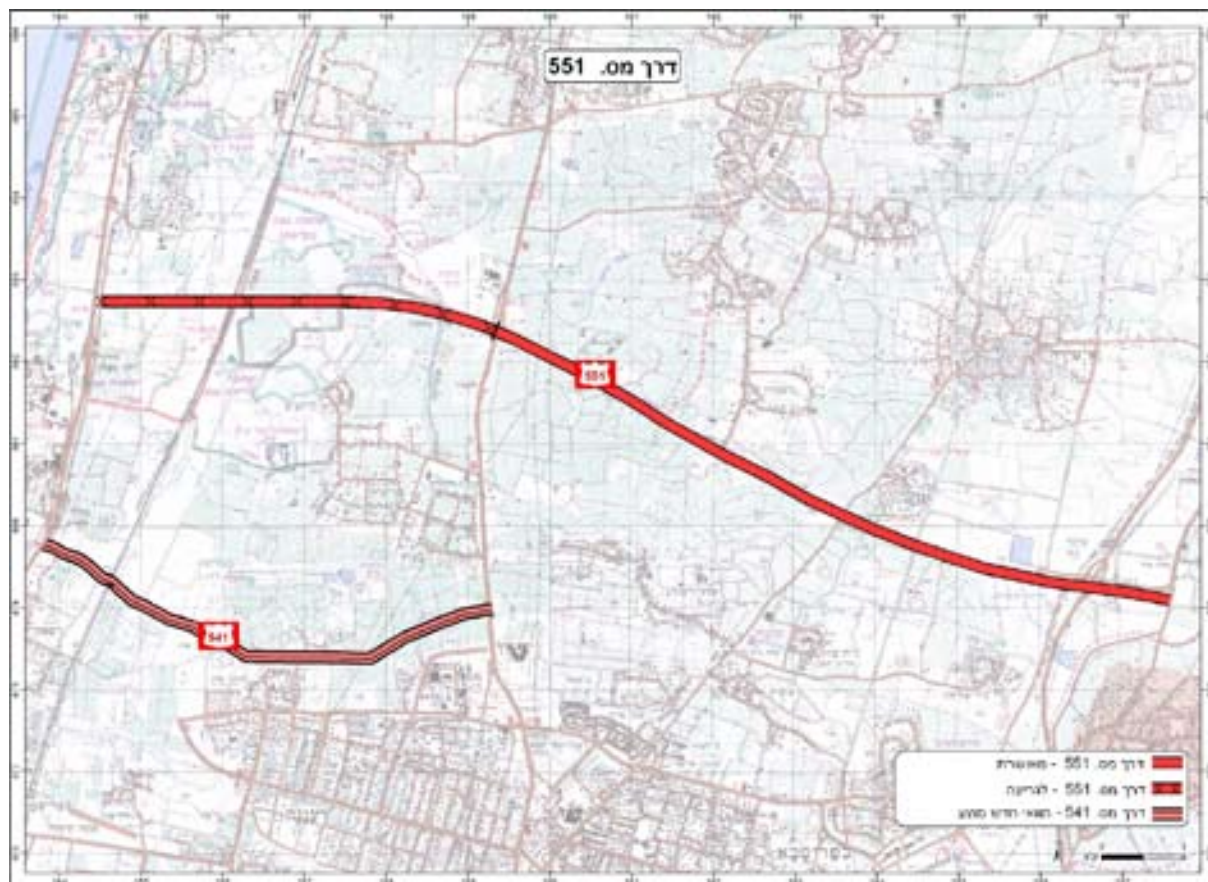
נחל הירקון²⁹, העובר בתחום הפארק, הוא משאב לאומי ואזורי מהמעלה הראשונה. אפיק הנחל והמים הזורמים בו הם בעלי איכויות טבעיות ונופיות ייחודיות וראויים להיות הלב הנופי והתפקודי של מרחב הנחל.

מסדרון הנחל הוא הרצועה לאורך הנחל, אשר צריכה לשמש חיץ המגן על הנחל ולשמור על איכויותיו. ראוי שהמרחב הפתוח לאורך הנחל יהיה הריאה הירוקה המרכזית של האזור הצפוף במדינה. למכלול כולו ישנו פוטנציאל להפיכת הירקון למרכיב מרכזי בתכנון האזורי והמטרופוליני בו גרים מרבית תושבי המדינה. מימוש הפוטנציאל כשטח פתוח איכותי ומגוון חשוב הן כאמצעי לשיפור איכות החיים של תושבי הסביבה והן כאמצעי מרכזי למניעת רצף בינוי בכל ליבת המדינה.

גריעת דרך מס. 491.

חלופה מוצעת

<http://www.yarqon.org.il/ShowPage.asp?CategoryID=32> 29



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 551 מתוכננת כדרך רוחב החוצה את מרחב אגן נחל פולג, ממחלף אייל על דרך מס. 6 ועד לאזור יקום על דרך מס. 2. הדרך מחולקת לשני מקטעים: **המקטע המזרחי** - ממחלף אייל על דרך מס. 6, מעבר מדרום לקיבוץ רמת הכובש, התחברות לדרך מס. 554 ומדרום למשמרת עד למחלף הדרים. אורכו של מקטע זה כ- 9 ק"מ. **המקטע המערבי** - ממחלף הדרים מערבה, מצפון לחרוצים ובני-ציון, מדרום לשמורת טבע תל-יצחק דרום ומצפון לשמורת בני-ציון. בהמשך חוצה הדרך את נחל רשפון, את מסילת הברזל ומתחברת עם הדרכים מס. 20 ו- 2 בקרבת קיבוץ יקום. אורכו של מקטע זה כ- 5 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: צור-יגאל, כוכב-יאיר
מצפון: רמת-הכובש, משמרת, חרוצים, תל-יצחק, בית-יהושע, אודים, נתניה
ממערב: יקום, געש, שפיים
מדרום: רשפון, רעננה, כפר-סבא

ערכי טבע ונוף

הדרך בהתוויתה הנוכחית חוצה את מרחב אגן נחל הפולג³⁰ המהווה אחד מהמרחבים הפתוחים האחרונים שעוד נותרו באזור השרון הצפוני ובין גושי ההתיישבות של רעננה, כפר-סבא ונתניה. מרחב זה מהווה חיץ ירוק מרכזי בעל ערך סביבתי גבוה במיוחד, בתחום מטרופולין תל-אביב.

30 חווה להב, אורי רמון, 2005, "נחל פולג וסביבותיו - סקר ניתוח והערכה של משאבי טבע, נוף ומורשת אדם", מכון דש"א



ביצת הפאליק. צילום: אלון רוטשילד

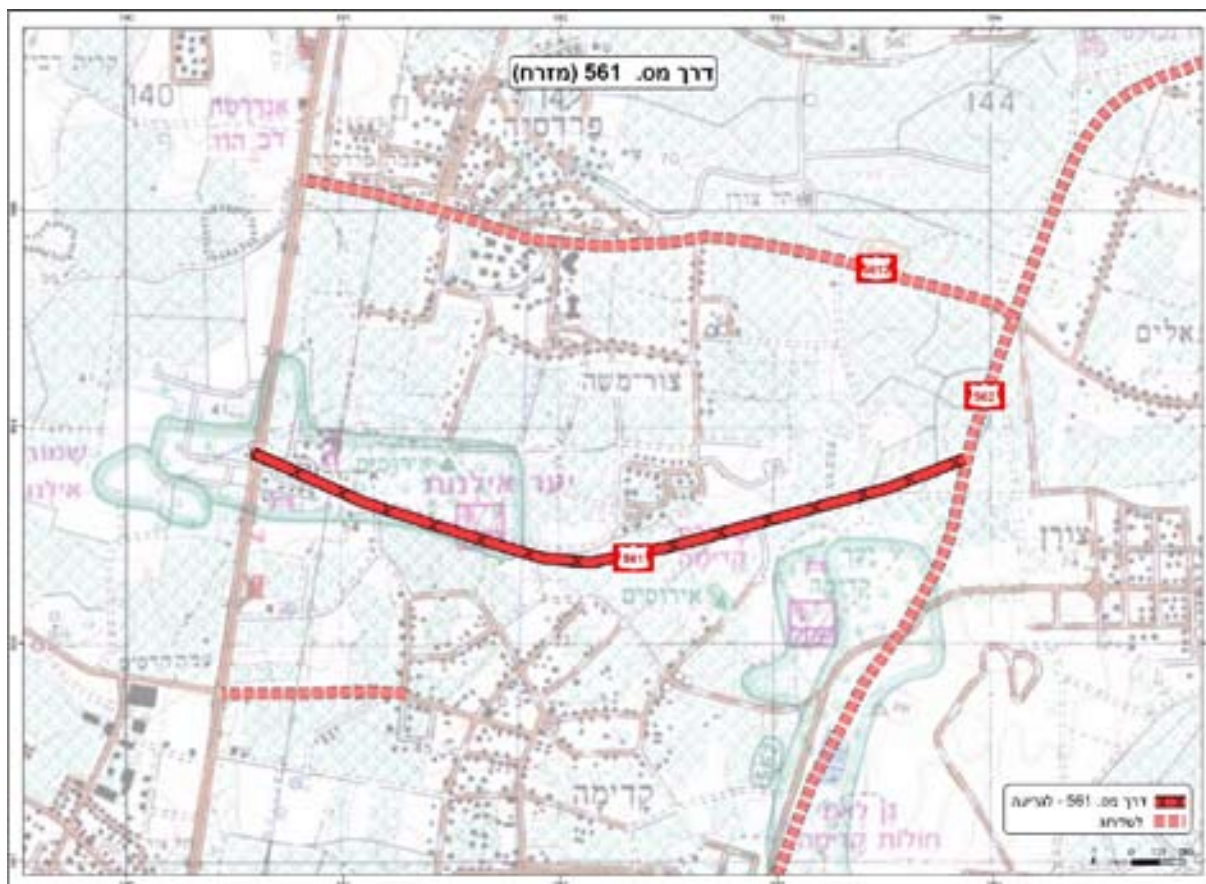
ממזרח לדרך מס. 4, אגן פולג מורכב מרצף נרחב של שטחים חקלאיים המציגים צביון שמור של נופי השרון, וממערב, הוא כולל גם רכסי כורכר וחמרה. חלקו המערבי של הפולג כולל שמורות טבע בהם מיני צמחים רבים, חלקם נדירים. בסמיכות למסילת הרכבת, מצויים שטחים המוצעים כשמורת טבע של בית גידול לח ובגדה הצפונית של הפולג נמצאת בריכת מים גדולה וייחודית המוגדרת כשמורת נוף. ממערב לשמורת נוף זו, משני צידי הפולג, משתרעת שמורת הטבע "שער פולג", הכוללת רכסי כורכר ובהם "שער הפולג" החצוב. השמורה משתרעת ממזרח וממערב לדרך מס. 2, ומצפון למכון וינגייט, עד חוף הים, שם היא כוללת גם נופי חולות.

גבעות הכורכר של מישור החוף הן תופעת טבע ייחודית וערך טבע נדיר בקנה מידה עולמי והן מהוות אלמנט נופי ייחודי אשר הולך ונעלם בשל הפיתוח המואץ במרכז הארץ.

מקטע מערבי: גריעת דרך מס. 551 בין הדרכים מס. 2 ו-4 וקידום תוואי חלופי, דרומי, שיקרא דרך מס. 541, בין הדרכים מס. 2 ו-4 בגבול הפיתוח העתידי של רעננה.

מקטע מזרחי: הסתת חלקה המזרחי של הדרך דרומה לצורך שימור רצועת אגן נחל הפולג, תוך מזעור הפגיעה ברצף השטחים הפתוחים שבמרחב.

חלופה מוצעת



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 561, מתוכננת לחבר בין נתניה במערב, תוך חצית דרך מס. 4 באזור אילנות, לבין צור-קדימה במזרח. הדרך מחולקת לשני מקטעים:
המקטע המערבי - בין נתניה לדרך מס. 4. תוואי חלקה המערבי של הדרך הוסט בהסכמה במסגרת תיקון לתמ"א 3 לצורך שימור רצועת נחל אילנות ופארק הנופש המטרופוליני המתוכנן "אילנות".
המקטע המזרחי - בין דרך מס. 562, מערבית לצורן ומצפון לקדימה, ועד לדרך מס. 4. אורכו של מקטע זה כ- 3.5 ק"מ;

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: צורן
מצפון: פרדסיה
ממערב: קדימה, אבן-יהודה
מדרום: קדימה, תל-מונד

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 561 מזרח מתוכננת לחצות את מרחב היערות אילנות וצפון קדימה³¹ המתחברים לאגן הפולג. מרחבים אלה מצויים בין המכלול הנופי של נחל אלכסנדר מצפון ונחל הירקון מדרום.

31 "שימור מרחב צפון קדימה - המרחב הפתוח בין יער אילנות ליער קדימה - נייר עמדה", 2008, החברה להגנת הטבע וכפר קדימה-צורן למען איכות החיים והסביבה



שמורת אלוני-קדימה. צילום: דודי הולצמן

על אף שטחו המצומצם, למרחב צפון קדימה ישנה חשיבות רבה, בשל חיבורו למערך השטחים הפתוחים של השרון, במסדרונות פתוחים, היוצרים פסיפס חשוב לשמירת דמותו של האזור כשטח כפרי. לשטחים פתוחים אלה ביקוש רב כשטחי פנאי ונופש, בשל קרבתם למרכזים העירוניים הגדולים של נתניה ובנותיה ממזרח ולגוש ערי השרון (הרצליה, רעננה, כפר-סבא) מדרום.

במרחב זה שלושה מוקדי טבע עיקריים:

- יער אילנות, שממזרח לדרך מס. 4, המכיל מספר ערכים ייחודיים: בקצהו המערבי שוכן הארבורטום הלאומי של קק"ל עם אוסף עצים מכל העולם. בצידי המזרחי, בין האקליפטוסים, פורחים מינים נדירים של צומח השרון ובראשם אירוס הארגמן;
- שמורת אלוני-קדימה הנמצאת ממזרח ליער אילנות. שמורה זו משמרת בתוכה נוף ייחודי שאפיין עד לפני 100 שנים את אזור השרון ובכלל זה עצי אלון התבור;
- יער קדימה המהווה מוקד מרכזי לפנאי ונופש בחיק הטבע לתושבי האזור הכולל גם ריכוזי פריחה של צומח טבעי, לרבות אירוס הארגמן וצבעוני השרון;

הריצת דרך מס. 561 בין הדרכים מס. 562 ו-4 ושדרוג הדרכים מס. 562, 5613 ודרך הכניסה לקדימה מכיוון צומת הדסים.

חלופה מוצעת



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 571 מתוכננת להיסלל בין הדרכים מס. 57 בדרום ו- 581 בצפון. הדרך מתחילה ממערב לבת-חפר על דרך מס. 444. בהמשכה מערבה היא חוצה את מרחב אגן נחל אלכסנדר מצפון לעולש ודרומית לבית הלוי ואז מתחברת לדרך מס. 4 בצומת רופין. בהמשך מתחברת הדרך לדרך מס. 2, צפונית לשושנת העמקים ומזרחית לחבצלת השרון. קטע אחד של הדרך בין חניאל לצומת רופין, סלול כדרך מקומית מס. 5711, ואילו קטעי הדרך שטרם נסללו מצויים בין שושנת-העמקים לדרך מס. 4 ובין בת-חפר לעולש. אורכה המתוכנן של הדרך בקטעים שטרם נסללו כ- 8 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: בת-חפר

מצפון: יאשיה, בית-הלוי, מעברות, כפר-חיים

ממערב: נתניה

מדרום: כפר-יונה, פרדסיה

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 571 מתוכננת לעבור ולחצות את תחום רצועת נחל אלכסנדר, המהווה אבן שואבת לחובבי טיילות ונופש בטבע. נחל אלכסנדר זורם מהרי השומרון ועד לים התיכון לאורך של כ- 45 ק"מ³².

32 נחל אלכסנדר - נייר עמדה לציבור. פרסומי אדם טבע ודין, באתר של הספרייה הירטואלית של מט"ח



נחל אלכסנדר. צילום: החברה להגנת הטבע

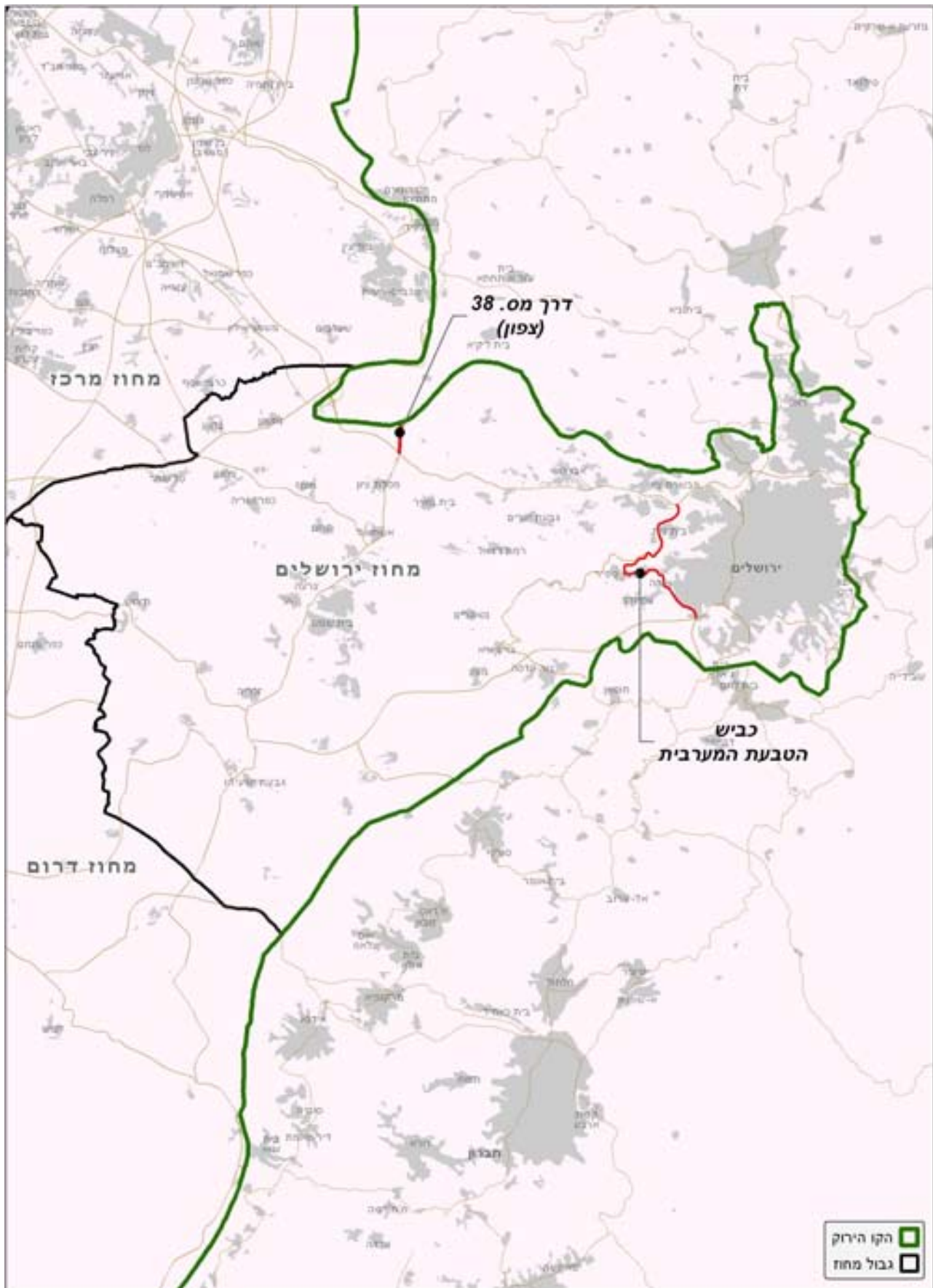
ייחודו של מרחב אלכסנדר בהיותו רצף מרשים של שטח פתוח. מרביתו של מרחב זה מעובד לחקלאות, אותו חוצה רשת שתי וערב של ערוצים, בתי גידול לחים ותעלות ניקוז. המרחב כולו מוגדר "אזור חשוב לציפורים" (Important Bird Area) על ידי ארגוני שמירת טבע בינלאומיים.

ראו פירוט נוסף בהתייחסות לדרכים מס. 9 ו- 20 (צפון) - נחל אלכסנדר.

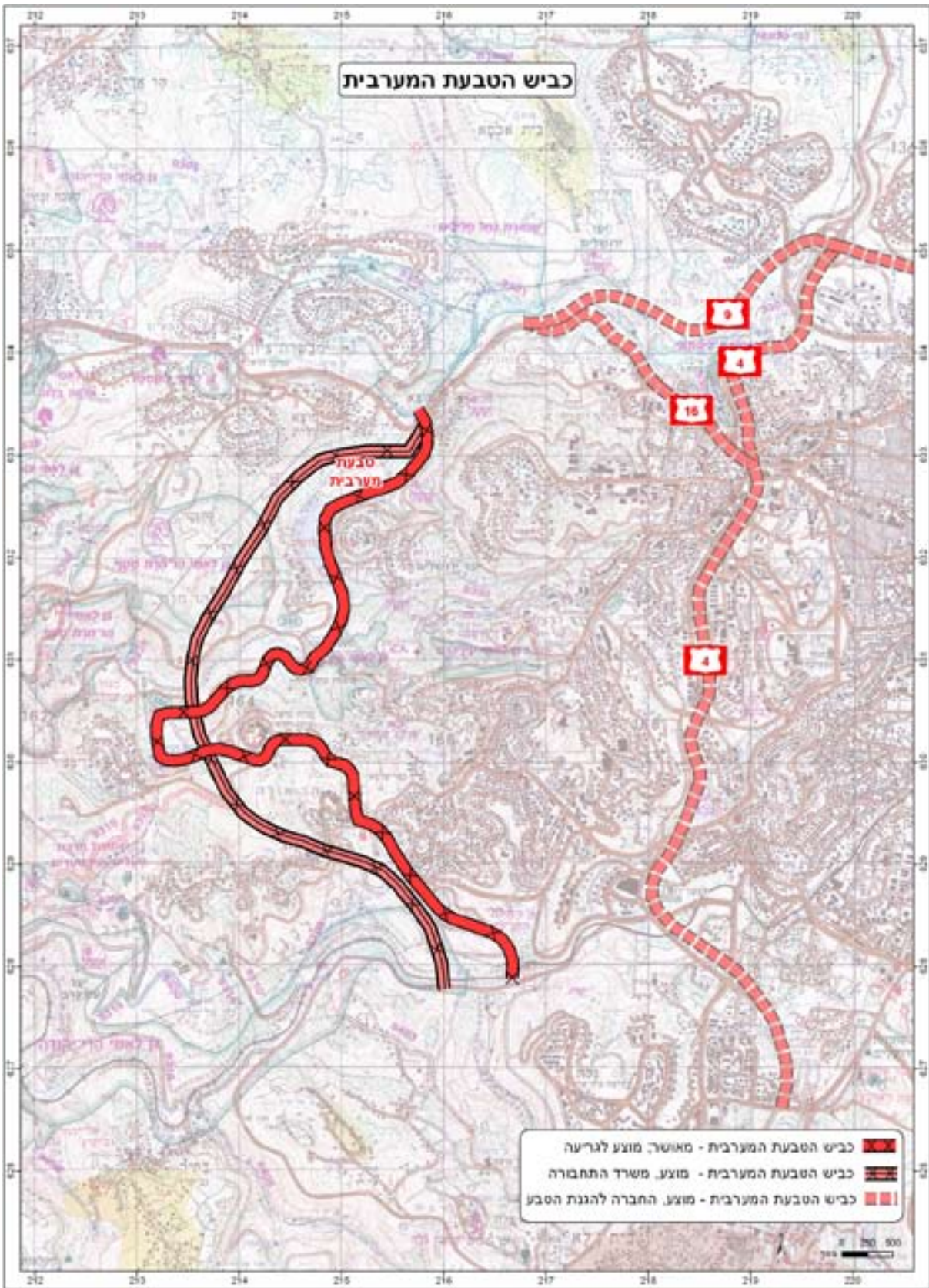
גריעת דרך מס. 571 בחלקים שטרם נסללו - ממערב לדרך מס. 2 וממזרח לכפר מונש. שדרוג דרך מס. 5711 הקיימת, הותרת חלקי הדרך הסלולה (דרך מס. 5711) כדרך מקומית ושדרוג מלא של דרך מס. 57 בין כפר-יונה למחלף השרון (על דרך מס. 2).

חלופה מוצעת

מחוז ירושלים



כביש הטבעת המערבית





הרי ירושלים. צילום: החברה להגנת הטבע

תאור הדרך ומיקומה

כביש הטבעת המערבית, מתוכנן לחבר בין הדרכים מס. 1 (ירושלים - תל-אביב), 9 (ממחלף מוצא עד מחלף בגין - גולדה בכניסה לשכונת רמות) ו- 39 (מצומת האלה לצומת הרכבת בדרום-מערב ירושלים).
אורכה המתוכנן של הדרך כ- 10 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: ירושלים

מצפון: מוצא, שורש, מבשרת ציון

ממערב: בית שמש

מדרום: עמינדב, אורה

ערכי טבע ונוף

כביש הטבעת המערבית מתוכנן לחצות את הרי יהודה שממערב לירושלים³³. הרים אלה, מאופיינים בערכי טבע, נוף, מורשת ופנאי, אשר הופכים אותם ל"ריאה הירוקה" העיקרית של תושבי מרכז הארץ.

הרי יהודה הם חלק ממערכת אקולוגית ייחודית המשתרעת מהר הכפירה שבצפון ועד אזור להב בדרום. מערכת זו, שלאורכה משתנים בהדרגה נופים ומיני צומח וחי - מטיפוסים ערבתיים וים-תיכוניים עד למדבריים מובהקים, היא ייחודית לא רק בהקשר הישראלי, אלא אף במונחים בינלאומיים. שטחם של הרי יהודה מהווים אגן היקוות עיקרי למי התהום של אזור המרכז.

הרי יהודה עשירים באתרים היסטוריים וארכיאולוגיים חשובים, בעלי ערכי מורשת תרבותית והיסטורית חשובים לישראל ולעולם כולו.

חלופה מוצעת

גריעת כביש הטבעת המערבית. לאור יחסי התחלופה³⁴ שבין דרך מס. 16³⁵ לכביש הטבעת המערבית יש לקדם את חלופת "הטבעת המצומצמת"³⁶ הכוללת חיבור בין הדרכים מס. 16, 9 ו- 4 (כביש בגין).

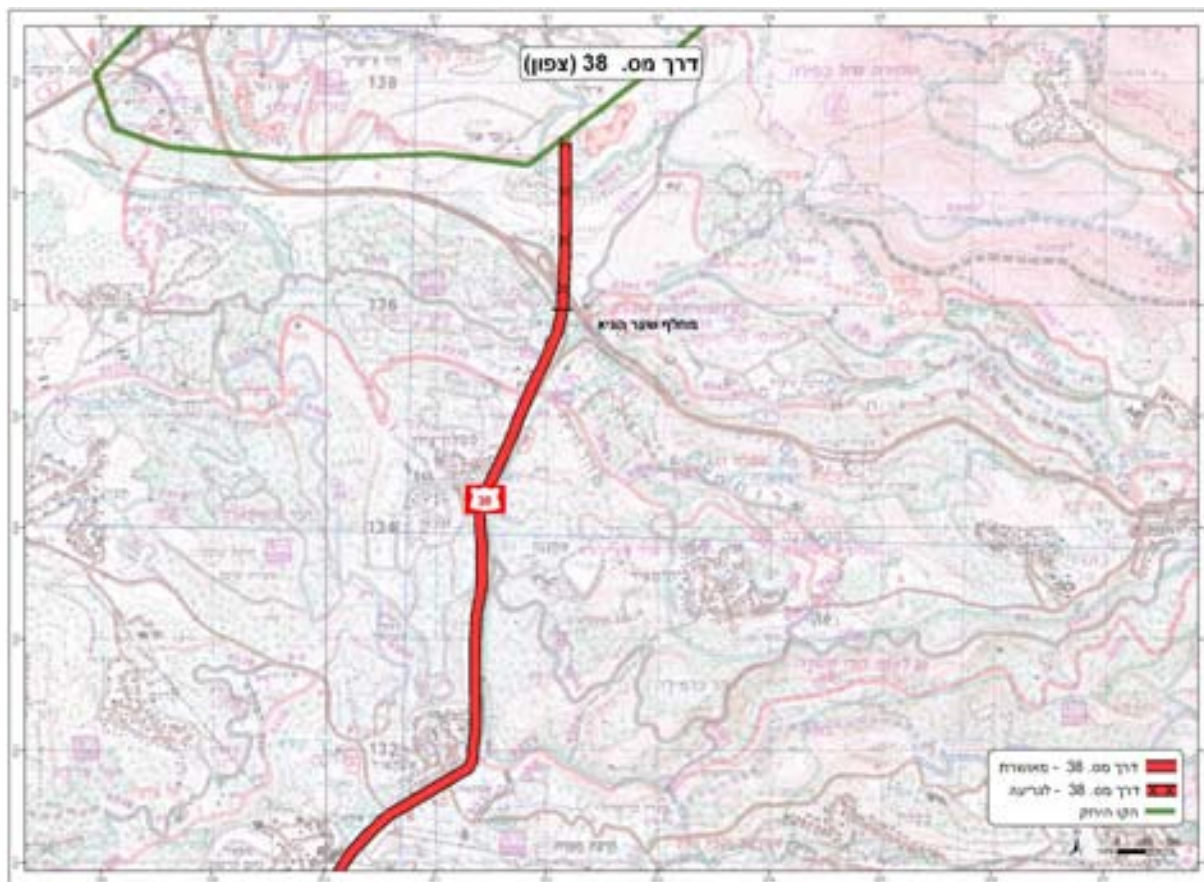
33 יובב זוהר, מימי רון, אורי רמון, יוני 2009, "ההרים ממערב לירושלים" - סקר טבע, נוף ומורשת האדם, מכון דש"א

34 יהושע קולניק, 2001, "בדיקת כדאיות כלכלית לכביש מס. 16", משרד התחבורה

35 החלטת הוועדה לתשתיות לאומיות על הפקדת התכנית בתנאים מיום 28.5.2007 בישיבה מס. 11/2007

36 אריק טפיר, 2007, "כביש הטבעת המערבית בירושלים - עמדת החברה להגנת הטבע", החברה להגנת הטבע

דרך מס. 38 (צפון)



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 38 סלולה ברובה, למעט חלקה הצפוני של הדרך, מצפון לשער הגיא ועד לקו הירוק וחיבורה לדרך מס. 3 (באזור מבוא-חורון). אורכה המתכונ של הדרך בקטע הבלתי סלול הוא כ- 2 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: נטף

מצפון: מבוא-חורון

ממערב: אין

מדרום: שער הגיא, מסילת ציון, אשתאול, בית שמש



העמק בשולי הגן הלאומי הרי יהודה. צילום: אברהם שקד

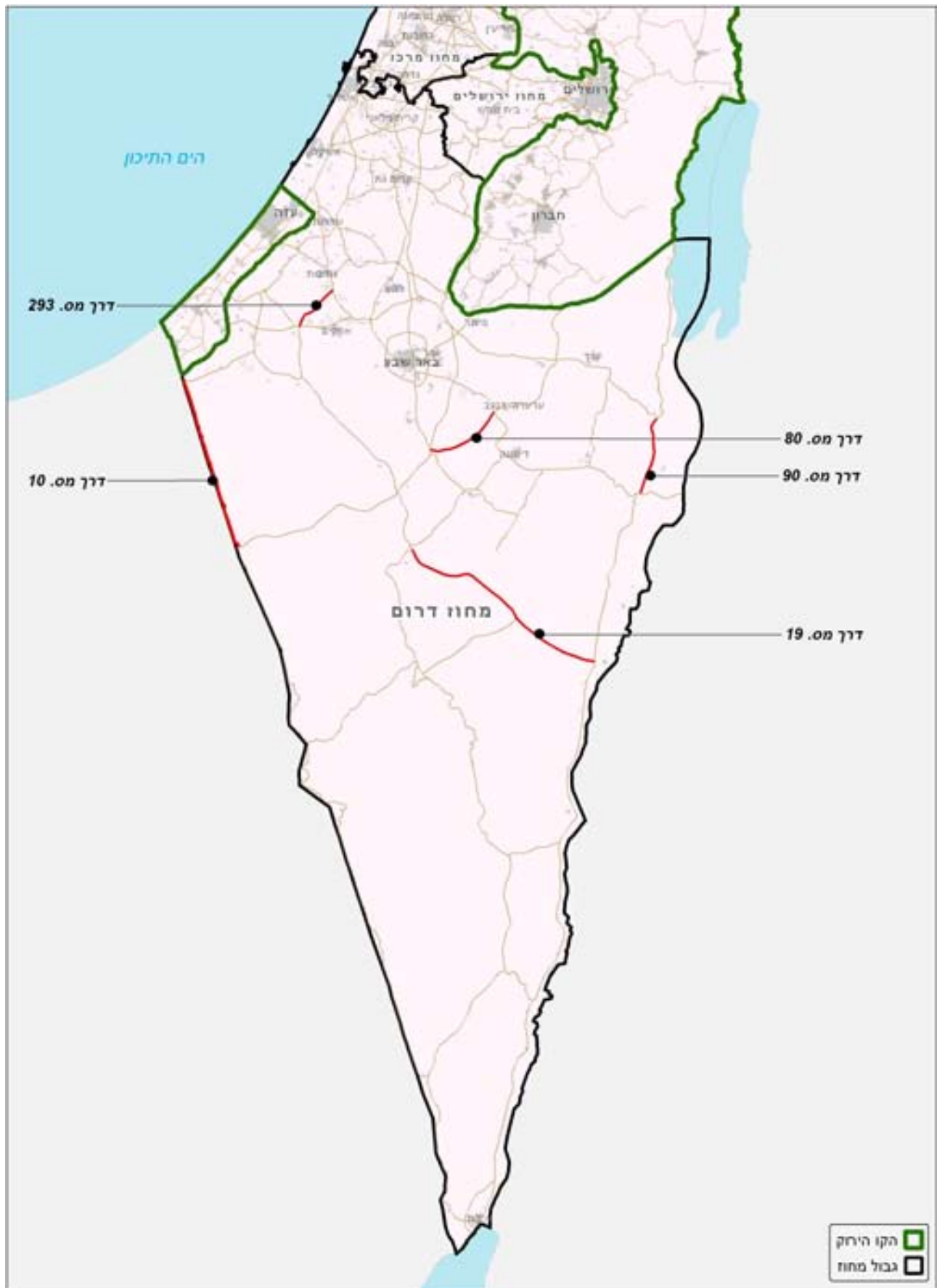
מצפון לשער הגיא מתוכננת דרך מס. 38 לחצות עמק שכיוונו צפון-דרום. בעמק הנמצא בשולי הגן הלאומי הרי יהודה המוקף גבעות מיוערות ממזרח וממערב, ישנה קרקע חקלאית פורייה ומעובדת. לעמק זה חשיבות נופית רבה בעצם היותו קו התפר שבין הרי יהודה לשפלת יהודה והיותו הכניסה המזרחית לפארק קנדה, המהווה אתר מרכזי למטיילים ולנופשים.

גריעת דרך מס. 38 בחלקה הלא סלול שמצפון לשער הגיא.

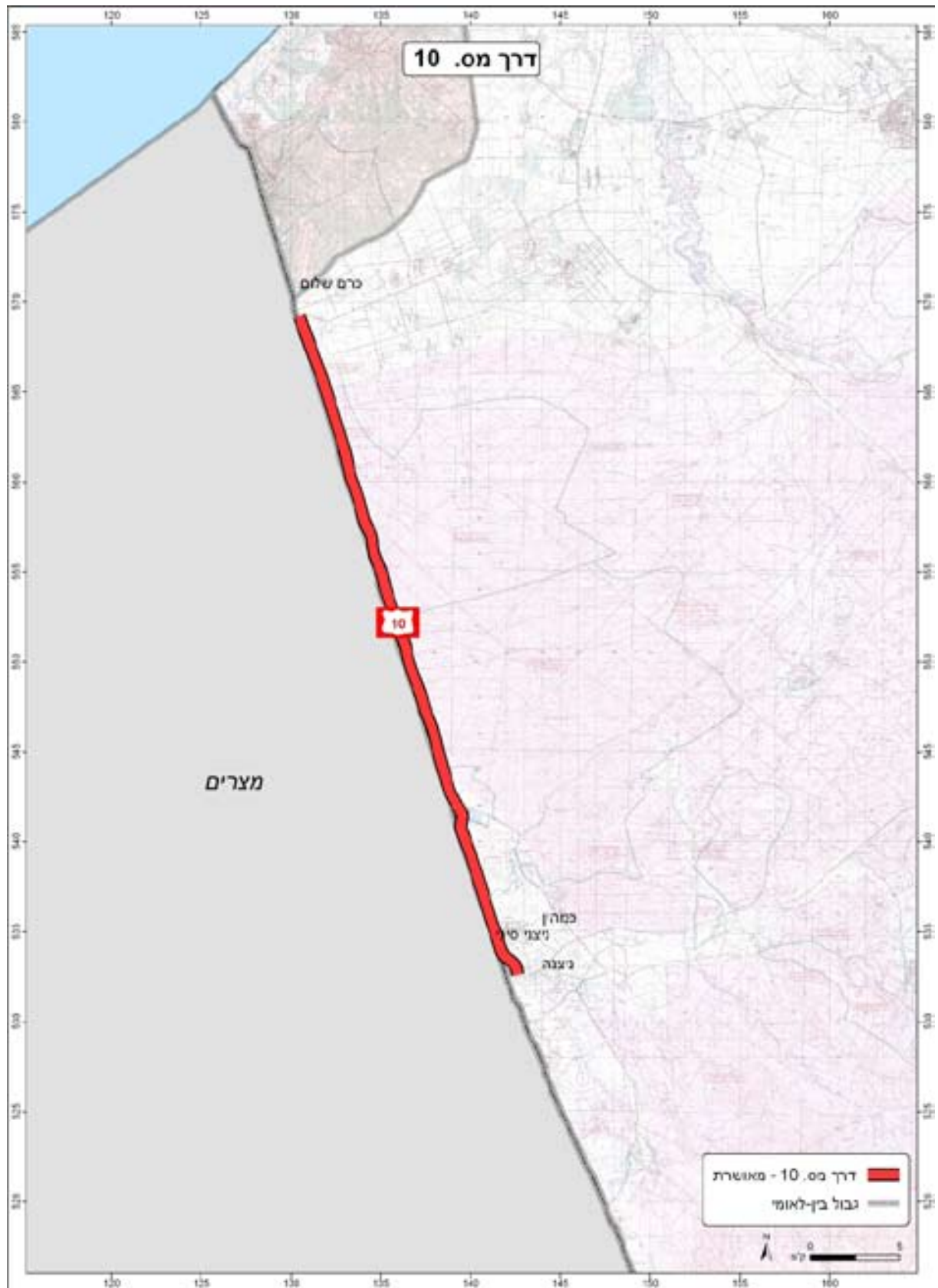
ערכי טבע ונוף

חלופה מוצעת

מחוז דרום



דרך מס. 10





חולות ניצנה. צילום: שי טחנאי

תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 10 עוברת בסמוך לתוואי קו הגבול של ישראל ומצרים, החל מרפיח בצפון ועד לאילת בדרום.

הקטע הצפוני³⁷ של הדרך עובר בקרבת כרם-שלום והגבול הדרומי בין ישראל לרשות הפלסטינית. בנקודת המפגש של הדרך עם דרך מס. 232 - ובהמשכו דרומה, היא חוצה את שמורת הטבע חולות עגור ומתחברת לדרך מס. 211 באזור קדש-ברנע ובאר-מילכה. עקב בעיות ביטחון³⁸ שוטפות לאורך קו הגבול עם מצרים, נערכה בדיקה ביטחונית של צה"ל בנוגע לאופי התנועה והשימוש בדרך מס. 10. בעקבות בדיקה זו החליטה מערכת הביטחון על הרחקת תוואי הדרך לעומק של כ - 400 מטר ממזרח לתוואי הדרך הקיימת והשארית הדרך הקיימת לשימוש צבאי בלבד. אורך הקטע הצפוני המתוכנן של הדרך כ - 30 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: כמהין, באר-מלכה
מצפון: כרם-שלום, חולית, סופה
ממערב: גבול מצרים
מדרום: קדש-ברנע, קציעות

ערכי טבע ונוף

הדרך בהתוויתה המתוכננת, מזרחה לתוואי הנוכחי, מייצרת שני תוואים מקבילים, היא תחצה שטחי אש ותפגע אנושות בשמורת הטבע חולות עגור³⁹ - המוגדרים כשטחים כבעלי רגישות נופית וסביבתית גבוהה וכחלק ממרקם שימור ארצי⁴⁰.

שטחי החולות מהווים שלוחה מזרחית של חולות סיני, והם בעלי הטרוגניות אקולוגית רבה הנובעת מגיאומורפולוגיה מורכבת. המערכת האקולוגית מגוונת ביותר ומכילה מספר רב של מיני צומח וחי נדירים, חלקם אנדמיים, בהם מריון המדבר, עכן חרטומים, חוברה ועוד. הסטת הדרך מזרחה תחצה שלושה נחלים: נחל רות, נחל לבן ונחל ניצנה ובנוסף להם את מאגר נחל לבן המשמש לאגירת מי שיטפונות. אזור הנחלים ומרחבי החולות משמשים כאתרי ביקור, פנאי ונופש ומהווים חלק מגוש החולות הגדול ביותר בארץ, המשתרע בין ניצנה לכרם-שלום.

חשיבות המרחב נובעת גם מגודלו הרב, המאפשר לאוכלוסיות גדולות של בעלי חיים וצמחים להתקיים בו ולנוע במרחבו. סלילת הדרך תגרום לפגיעה ישירה ולקטועו בתי הגידול הרגילים.

חלופה מוצעת

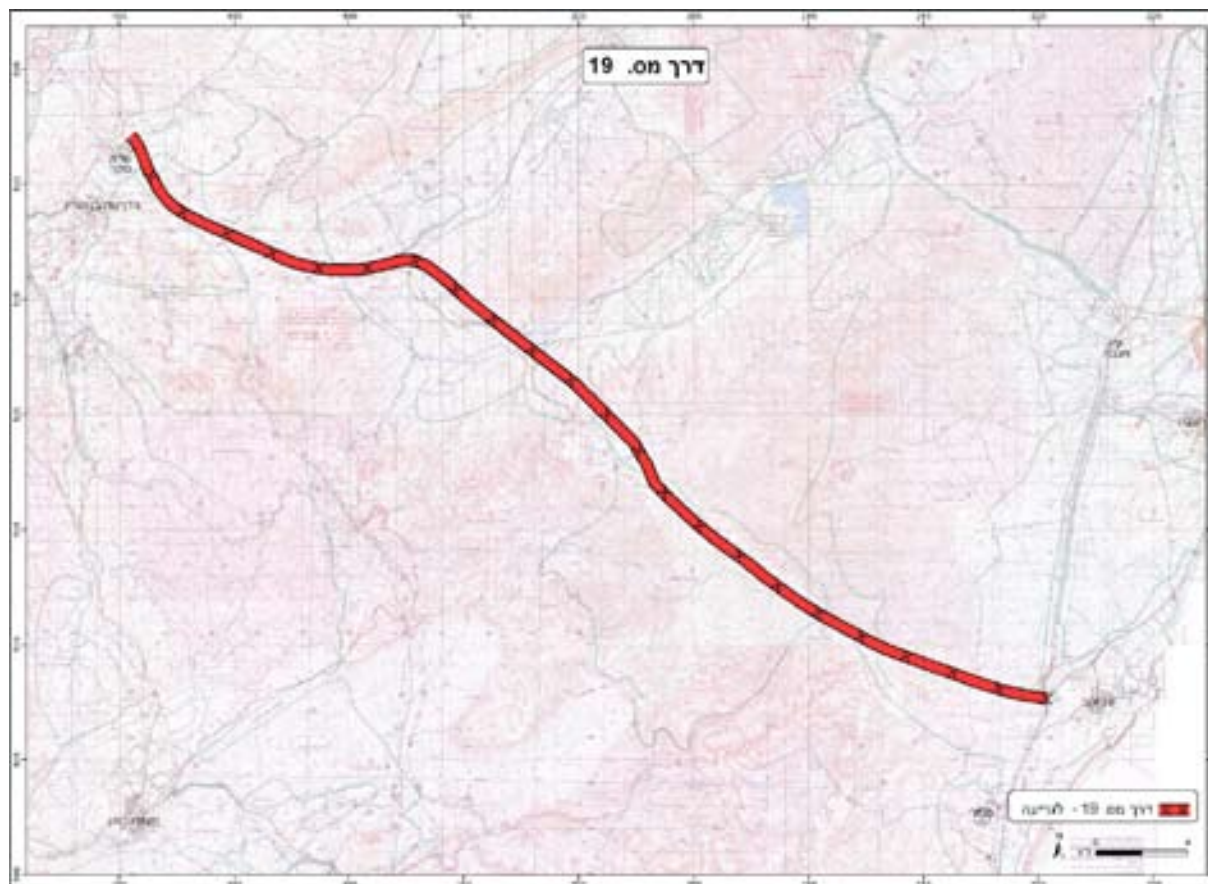
דחיית כל החלופות המציעות הסטת הדרך מזרחה ושדרוג תוואי דרך מס. 10 הקיימת, תוך שימוש במגוון אמצעים הנדסיים וטכנולוגיים כמענה לצורך הביטחוני.

37 "כביש 10 - תסקיר השפעה על הסביבה - פרקים א ו - ב", א.ש.ל - איכות סביבה ואקוסיטיקה, 2008

38 "כביש 10 - תסקיר השפעה על הסביבה - פרקים ג - ה", א.ש.ל - איכות סביבה ואקוסיטיקה, 2009

39 "השלמות לתסקיר השפעה על הסביבה לתכנית ד/313/02/20 - כביש מס. 10", א.ש.ל - איכות סביבה ואקוסיטיקה, 2009

40 בהתאם לתמ"א 35



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 19 מתוכננת לחבר בין שדה-בוקר במערב לבין עין-יהב במזרח. הדרך בהתוויתה הנוכחית מתחילה בשדה-בוקר, חוצה לכיוון מזרח את נחל צין, עולה בנחל חווה לדארב אל סולטאן ויורדת דרך נחל נקרות לעין-יהב. אורכה המתוכנן של הדרך כ- 50 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: עין-יהב

מצפון: אין

ממערב: שדה-בוקר

מדרום: אין

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 19 המתוכננת עוברת בליבו של שטח מדברי שגבולותיו הם נחל צין ושלוחת צלמון, נחל חווה, נחל נקרות וציר המעינות. הדרך עוברת בצומת דרכים עתיקות שחיברו בין בקעת צין לערבה, ובין אזור מעיינות צין ונחל צין למכתש רמון והר הנגב. האזור אותו חוצה הדרך מהווה 'ארץ בראשית' - אזור המתאפיין בנופים מדבריים בראשייתיים, שיד אדם לא נגעה בהם, תוצר של תהליכי טבע אשר עיצבו את הנוף במשך מיליוני שנים. אזור זה עשיר בערכי טבע, נוף ומורשת מהמעלה הראשונה. באזור זה עוברת שלוחת צלמון המוכרת כרשת הדרכים הקדומה "דארב אל סולטאן" - אחד מנתיבי הבשמים הנבטיים.



נוף 'ארץ בראשית'. צילום: החברה להגנת הטבע

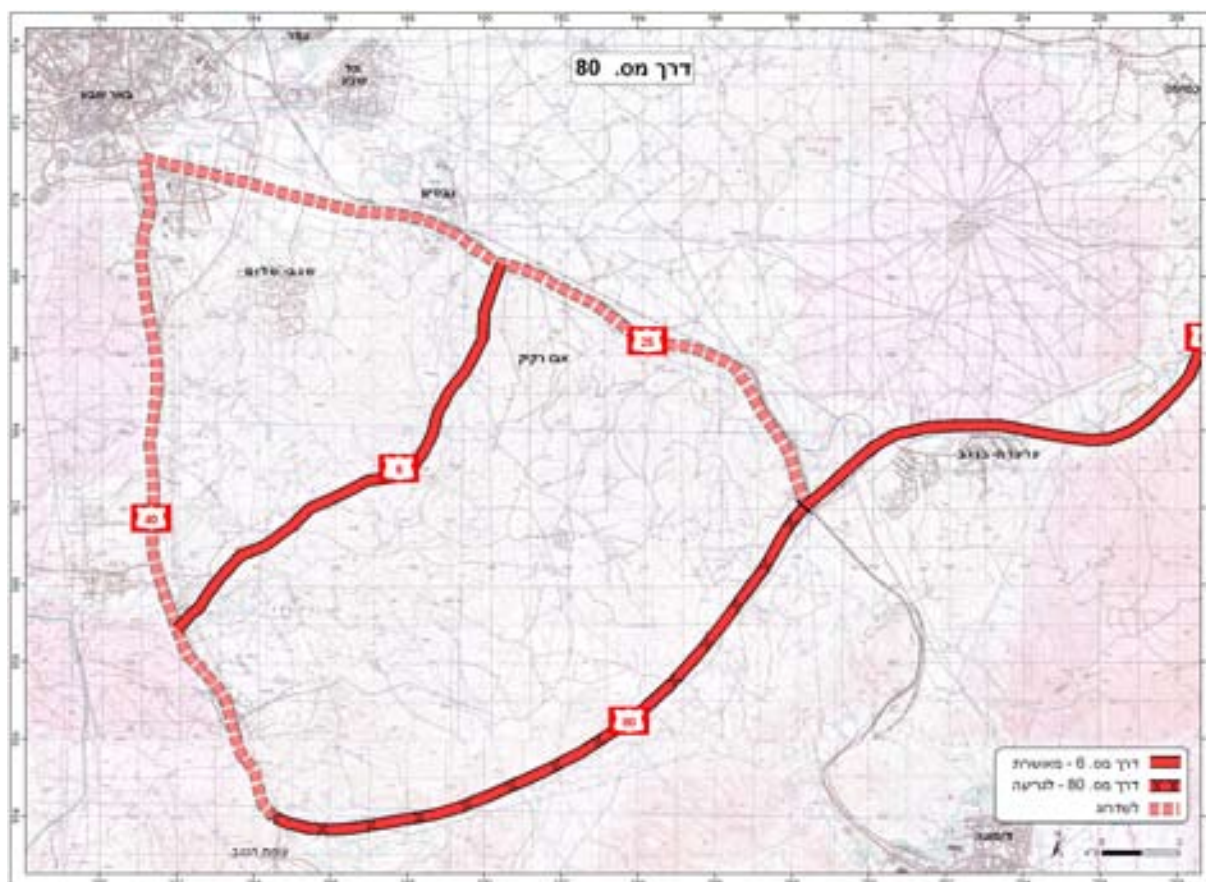
בשנים 1994⁴¹ ו-1996⁴² החליטה ממשלת ישראל על שימור 'ארץ המכתשים' הכולל את כל אזור 'ארץ הבראשית' שבין המכתשים. בהחלטת הממשלה נאמר כי באזור הזה גלומים ערכי טבע ייחודיים בקנה מידה לאומי ובין-לאומי אשר חובה לשמרם ולמנוע כל פגיעה בהם. באזור זה מתקיימות אוכלוסיות רבות של בעלי חיים רגילים ונדירים, וביניהם יונקים גדולים דוגמת הנמר והראם, עופות דוגמת עיט זהוב ועוד. בשנת 1999 חתמה מדינת ישראל על האמנה למורשת תרבותית עולמית וטבעית. לאחר החתימה הגישה ישראל רשימה טנטטיבית של 26 אתרים שנרשמו באונסק"ו, בהם ארץ המכתשים, דרך הבשמים וערי המדבר בנגב.

גריעת דרך מס. 19.

חלופה מוצעת

41 החלטת ממשלה מס. 3497 מיום 3.7.1994
42 החלטת ממשלה מס. 725 מיום 31.3.1996

דרך מס. 80



תאור הדרך ומיקומה

דרך מס. 80 מתוכננת כדרך המחברת בין אזור כסיפה בצפון לדרך מס. 40 באזור חוות משאש. חלקה הצפון-מזרחי של הדרך, בין דרך מס. 25 באזור ערערה שבנגב להר-עמשא, סלול. חלקה הדרום-מערבי של הדרך, מאזור ערערה שבנגב ועד דרך מס. 40, טרם נסלל. אורכה המתוכנן של הדרך בקטע שטרם נסלל כ- 17 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: ערערה שבנגב
מצפון: כסיפה, באר-שבע
ממערב: פזורה בדואית
מדרום: חוות משאש



חוברה במישורי הלס בנגב הצפוני. צילום: אסף מרוז

ערכי טבע ונוף

דרך מס. 80 המתוכננת מצומת ערוער לצומת הנגב, עוברת ברובה על מישורי הלס של הנגב הצפוני וחוצה אותו במרכזו. חיוניות שימור אזור הלס נובעת מעצם היותו שריד אחרון לבית גידול שהיה נפוץ בעבר בצפון הנגב. אזור זה משמש כבית גידול לאוכלוסיות רבות של בעלי חיים וצמחים המצויים בסכנת הכחדה, בהם מספר מיני עופות דוגמת קטה גדולה, חוברה ועוד.

חלופה מוצעת

גריעת חלקה של דרך מס. 80 שטרם נסלל, בין ערערה שבנגב לצומת הנגב, שדרוג הדרכים מס. 25 (בין באר-שבע לצומת ערערה שבנגב), ו- 40 (בין באר-שבע לצומת הנגב), ושימוש בדרך מס. 6 (בין צומת נבטים לצומת הנגב).

דרך מס. 90





מישור עמיעז. צילום: שי טחנאי

תאור הדרך ומיקומה

תוואי דרך מס. 90 המתוכננת, בין מפגש דרך מס. 90 הקיימת עם דרך מס. 31 בצומת זוהר, מהווה המשכה העתידי של דרך 90 הקיימת ממערב לים המלח. הדרך המתוכננת חוצה את מישור עמיעז עד למפגש דרך מס. 90 הקיימת עם דרך מס. 25 בדרום. דרך מס. 90 הקיימת, המקבילה לקו חוף ים המלח, מתוכננת בעתיד לשרת את מפעלי ים המלח. אורכה המתוכנן של הדרך כ- 17 ק"מ.

אזורים מאוכלסים סמוכים

ממזרח: מפעלי ים-המלח

מצפון: נווה זהר

ממערב: אין

מדרום: אין

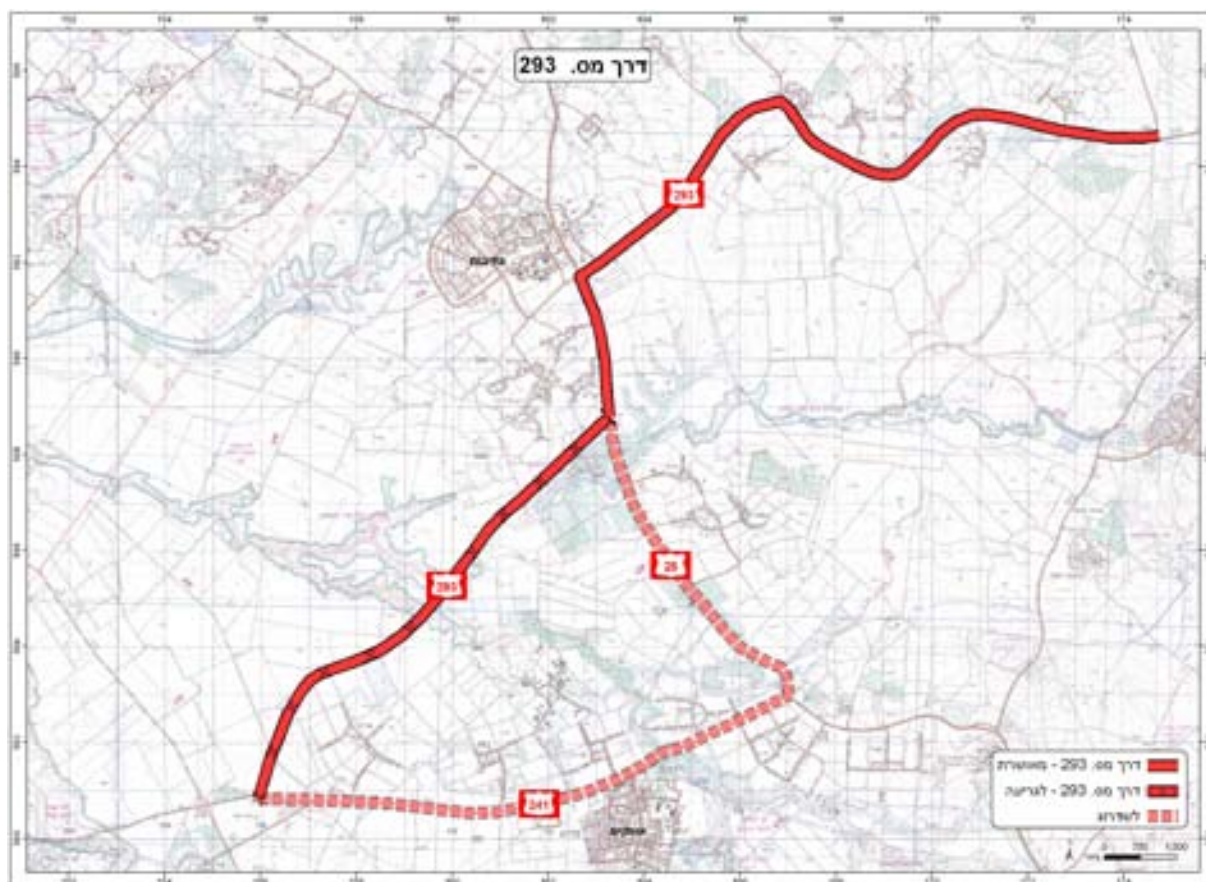
ערכי טבע ונוף

מישור עמיעז⁴³ המאופיין במסלע חוואר הלשון, הוא רצועת פלאטו שהיתה בעבר קרקעיתה של ימה בעומק של 200 מטר מתחת לפני הים. נחל פרצים מנקז את מישור עמיעז בקטע שאורכו 5.5 ק"מ במהלכם הוא חותר בחוואר הרך ויוצר נקיק עמוק שרוחבו בקטעים מסוימים מטרים ספורים. הערוץ מתעקל ומתפתל ובקירותיו נראים קימוטי השכבות היוצרים ציורי קיר ותבניות נוף יחודיות. נחל פרצים מתנקז אל עמק זוהר, שם הוא מצטרף אל צומת הנחלים חמר, לוט וזוהר. הדרך המתוכננת תהרוס את יופיו ויחודו של מישור עמיעז ואת אחד ממסלולי הטוילים היפים והמתוירים ביותר באזור.

גריעת דרך מס. 90 בקטע זה ושדרוג דרך 90 הקיימת.

חלופה מוצעת

43 מדריך ישראל החדש - מדבר יהודה ובקעת ים המלח, 2001, משרד הביטחון



דרך מס. 293 המאושרת סלולה בחלקה מצומת בית-קמה (על דרך מס. 40) ועד לצומת הגדי (על דרך מס. 25). חלקה הדרום מערבי, שטרם נסלל, מתוכנן לעבור מצומת הגדי דרך פארק נחל גרר, לחצות את הנחלים שרשרת, גרר ופטיש ולהתחבר ממערב למושב פטיש על דרך מס. 241. אורכה המתוכנן של הדרך בקטע שטרם נסלל כ - 12 ק"מ.

תאור הדרך ומיקומה

ממזרח: פדויים, רנן, תדהר, ברוש
מצפון: שיבולים, נתיבות
ממערב: מלילות
מדרום: אורים, פטיש

אזורים מאוכלסים סמוכים

דרך מס. 293 בהתווייתה הנוכחית מתוכננת לחצות את שמורת הטבע נחל גרר. שמורת נחל גרר⁴⁴ שגבולה המזרחי ליד רהט וגבולה המערבי שמורת נחל הבשור, צרה ואורכה וכוללת שני מקטעים לאורכו של נחל גרר⁴⁵:
מקטע המזרחי - בין רהט למושב תדהר;
המקטע המערבי - בין מושב רנן לקיבוץ רעים, ובו נשפכים הנחלים שרשרת ופטיש אל נחל גרר.

ערכי טבע ונוף

44 http://www.parks.org.il/BuildaGates5/general2/data_card.php?Cat=~30~~656820253~Card1~&ru=&SiteName=parks&Clit=&Bu
 r=865172303
 45 נחל גרר - יובלו הגדול ביותר של נחל הבשור



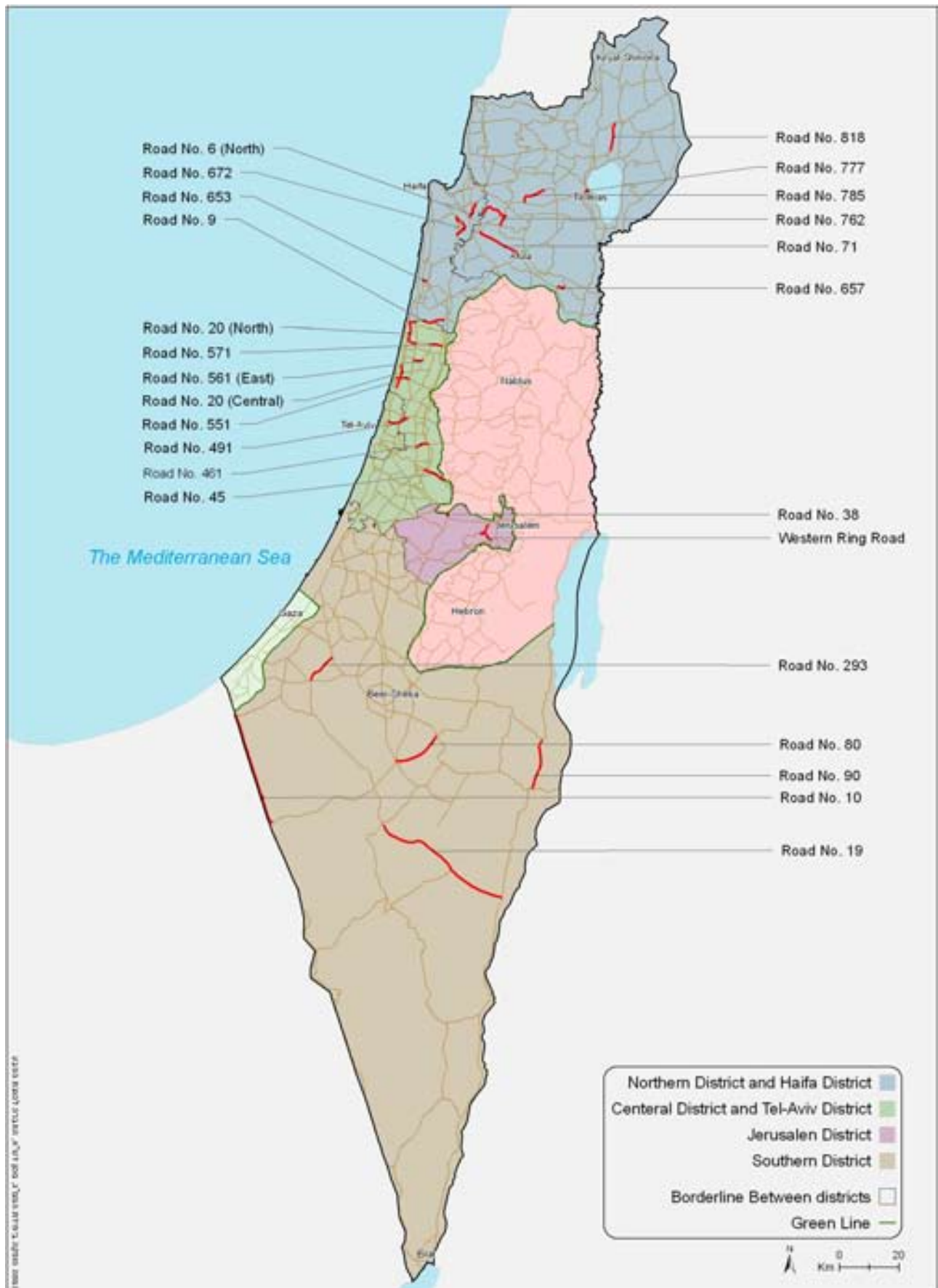
נחל גרר. צילום: דפנה מרוז

למרחב שמורת נחל גרר חשיבות אקולוגית רבה, שכן מבחינה פיטו-גיאוגרפית הוא אזור המעבר שבין החבל הים תיכוני לחבל המדברי. השדות המעובדים במרחב יוצרים חיץ בין המערכת האקולוגית של החוף לבין המערכת האקולוגית של האזורים הפנימיים של הארץ. אפיקי נחלי הרוחב שאינם מתאימים לעיבוד חקלאי, כנחל גרר, מהווים פרודור של בית גידול טבעי ומעניקים לבעלי חיים מסתור, אתרי לינה ואתרים לרבייה.

גריעת דרך מס. 293 בקטע הדרך שטרם נסלל, בין צומת אורים לשיבולים. שדרוג הדרכים מס. 25 - 241.

חלופה מוצעת

Map of Unnecessary Roads in Israel



One of its central goals is to instill an integrated approach within the land transportation system combining all its components together with social, economic and environmental ramifications. The preparation of NOP 42 brings forth with it the opportunity to reexamine the road network as outlined by NOP 3 (including those deemed unnecessary) as well as a platform upon which to promote suitable alternatives.

As of 2009 according to the Central Bureau of Statistics, the number of private vehicles is near 1.9 million - a number which comprises over 80% of all motor vehicles traveling on Israel's roads numbering about 2.4 million.

Some argue that in order to handle the persistent increase in the number of motor vehicles - especially of private cars - and the congestion of roads, construction of new roads is required. However both the worldwide as well as the Israeli experience demonstrate that construction of new roads awakens a dormant demand for journeys by private cars and promotes increased usage (of roads) and travel. Construction of new roads is local solution limited in time and space.

The solution for the growing demand for travel should be by way of encouraging usage of public transport and/or other efficient mass transport systems, appropriate management of supply and demand of travel and by widespread use of complimentary transport systems such as bicycles, two-wheeled motor vehicles as well as walking, but not by construction of new roads.

The Israeli Atlas of Unnecessary Roads

Executive summary

Paved roads in Israel comprise 11% of the total buildup area in the State of Israel⁴⁶.

The third National Outline Plan for roads (henceforth "NOP 3") outlines the development plan of the road network in the State of Israel. This plan, approved in the year 1976, was amended during the years by some 90 updates and changes. Therefore, it is currently out of date and no longer fits the customary national transportation planning trends. This national plan which outlined a total of 26,500 km of roads already comprises about 60% of the total amount of paved roads.

Of the yet un constructed roads identified in NOP 3, SPNI's Atlas of Unnecessary Roads in Israel found twenty-five roads believed to be superfluous including: ten roads in the North and Haifa districts, eight roads in the Tel Aviv and Central districts, two roads in Jerusalem district and five roads in the South district.

As outlined today, these roads do not conform to customary updated planning trends. They are not balanced and rational in their planning and alternatives that fulfill exactly the same transport purposes these roads were designed to answer for can be found. These alternatives include upgrading nearby existing or planned roads, moving roads away from the heart of environmentally sensitive open lands, or a total revocation of them in general. If paved, these roads are liable to hurt human beings, by way of air pollution, noise and reduction of recreational and entertainment areas, as well as the environment and natural eco-systems.

Please note that even though this report mentions 25 unnecessary roads, no position is taken regarding other roads not yet constructed according to NOP 3 or any other program.

In light of the profusion of outline plans dealing with the transport system and their mutual incompatibility, and in light of changes in the perceptions regarding transport and the fact that NOP 3 is nearing exhaustion, the National Committee for Construction and Planning gave a directive for the preparation of a new National Outline Plan for combined land transport (henceforth "NOP 42").

⁴⁶ Correct for the year 2008, the total length of paved roads in the State of Israel was more than 18,000 km and their area was more than 148 square km which are 148,000 dunam (36,572 acres).

The Israeli Atlas of **Unnecessary** Roads

Arik Tapiero

The Society for the Protection of Nature in Israel



החברה להגנת הטבע

B E R A C H A
הַבְּרָכָה